Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Р. С. Ф. С. Р.

Главная Военно-Морская Научная Редакция

ВОЙНА НА МОРЕ
1914–1918
ПЕРЕВОД С НЕМЕЦКОГО



ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СЕВЕРНОМ МОРЕ

Государственное Издательство.
Отдел Военной Литературы Р. В. С. Р.
1921.

Пролетарии всех стран соединяйтесь!

Р. С. Ф. С. Р.

ГЛАВНАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ НАУЧНАЯ РЕДАКЦИЯ.

ВОЙНА НА МОРЕ 1914—1918 ГГ.

ПЕРВЫЙ ТОМ.

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СЕВЕРНОМ МОРЕ ОТ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ВОЙНЫ ДО НАЧАЛА СЕНТЯБРЯ 1914 г.

Перевод с изданного Германским Морским Архивом (Берлин, 1920 г.) труда **О. Гроос**, под ответственной редакцией германского к.-адм. **Е. Ф. Мантей**, перевел с немецкого **Е. А. Беренс**.



Государственное Издательство.
Отдел Военной Литературы Р. В. С. Р.
1921.

Разрешение Литревсора № 138.

Р. В. Ц. г. Петроград—2000 экз. 10-я Госуд. тип.

ПРЕДИСЛОВИЕ

от Главной Военно-Морской Научной Редакции.

Германская историческая комиссия при Морском Архиве в Берлине поставившая себе целью составление описания боевой деятельности германского флота в мировую войну 1914—1918 г.г., выпустила в конце прошлого 1920 года первый том своих трудов, в предисловии к коему сообщается общая программа полного описания войны на море, на всех ея театрах:

1. Война в Северном море.
2. Война в Балтийском море.
3. Война на морских театрах Турции, т. е. действия германских судов в Черном море и у Дарданелл.
4. Крейсерская война в океанах.
5. Подводная война против торговли.
6. Операции флота и морских частей во Фландрии и на второстепенных морских театрах (Цинтао, Вост. Африка и др.).

Считая весьма важным для целей военно-морской науки своевременное появление у нас трудов по истории войны 1914—1918 г.г. на море, в изложении оффициальных научных органов иностранных государств, участвовавших в борьбе, Главная Военно-морская Научная Редакция выпускает перевод первого тома «Войны на море 1914—18 г.г.», обнимающего период от возникновения войны и по начало сентября 1914 г.

Являясь вступительным трудом к истории мировой войны на море, в *германской* версии настоящая книга содержит в себе особо интересный с военно-морской точки зрения материал, в коем изложена мало освещенная до сего времени политико-стратегическая обстановка, при коей вступили в борьбу флоты двух сильнейших морских держав. Не менее важно также и изложение тех оперативных соображений, кои легли в основание германского плана войны на море и сопоставление их с таковыми же соображениями английской стороны. Все это в соединени с фактической обстановкой первых морских операций дает достаточно полную картину завязки борьбы на море в ея целом и служит основой для учета и понимания дальнейшего хода военных событий на фоне мировой политики

на всем протяжении войны. С другой стороны, изложенный материал дает ключь к разумению поступков высшего морского командования и к уяснению задач, ложившихся на морскую силу, по мере изменения под влиянием политических и стратегических факторов обстановки в тот или иной период.

В целях достижения возможно более объективного изложения, составители подлинного труда помимо широкого использования собственных германских материалов, сохранившихся полностью, сочли необходимым дополнить его данными, опубликованными английской стороной, чтобы таким образом ввести в фактическую версию необходимый для избежания одностороннего освещения исторический корректив. Кроме того, стоя перед фактом выхода Германии на долго из состава морских держав, составители не были связаны, подобно исследователям и историкам других стран, участниц войны, ни важностью соблюдения военной тайны, ни необходимостью скрытия от посторонних глаз полученного боевого опыта.

Оба эти условия безусловно выгодно отразились на полноте и содержании описания, давая морскому читателю и исследователю весьма солидный материал для уяснения себе той обстановки на главном морском театре войны, которая создалась с первых дней борьбы и которая повелевала в течении долгих четырех лет.

Настоящий перевод представляет собой полный текст подлинника, в коем единственными сокращениями является выпуск тех немногих абзацов литературного характера, в коих составители время от времени обращаются к патриотизму немецкого народа. Что касается приложений, то принимая во внимание, что некоторая часть их имеет интерес только для немецкого читателя и является уже в достаточной степени использованной в самом тексте,—эти материалы (напр., дипломатическая переписка о задержании пароходов в начале войны и пр.) выпущены. Наоборот, все документы оперативного, организационного характера, тактические приказы и инструкции и т. п. сохранены, как материал существенно важный для научных целей и исследования операций.

Война в Северном море.

(С немецкого) *).

1. Натянутое положение и стратегическое развертывание.

Германский флот продержался всю мировую войну не будучи побежденным противником. Противустоя сильному давлению железного кольца блокады, флот оказался в состоянии охранить морские границы своего отечества, прикрыть фланги сражающихся во Фландрии и Курляндии армий и одновременно с блестящим успехом нес тяжелую работу в «малой войне» и войне против неприятельской торговли при помощи новейшего оружия—подлодок. Германские заграничные крейсера с честью сражались на всех океанах и погибали с развевавшимися флагами в боях с неизмеримо превосходившим их противником. Но флот не мог все же выполнить еще одной задачи — дать германской торговле свободу на море, так как противник, несмотря на двойное превосходство, держась у своих берегов, не только не искал боя, но избегал его.

Со времени прохождения нашего первого закона о флоте через законодательные учреждения, за время не полных двух десятков лет до начала войны, наш флот развивался по целесообразному и верному плану перед глазами всего мира. Его создание еще совершенно не было закончено в 1914 г., но наиболее трудные времена его развития, казалось, уже миновали. Флот, был уже настолько силен, что Англия, несмотря на ее зависть к громадному расцвету германской торговли, начала сознавать ту жизненную опасность, которая вытекала для нея из нападения на Германию. Уже была надежда поэтому на перемену политики.

Последние грозовые облака — спор о Марокко 1911 г. и осложнения Балканской войны имели следствием ряд

*) Все примечания не снабженные пометками «Ред.» или «Перев.» являются примечаниями оригинала.

быстрых и чрезвычайных мер английского флота, которые благодаря усиленному экономическому соперничеству и политическим разногласиям обратили на себя внимание германского общественного мнения. Меры эти, конечно, не остались без внимания со стороны нашего мор. ген. штаба и морского министерства, тщательно за ними следивших. 9 мая 1913 г. Начальник мор. ген. штаба имел возможность доложить кайзеру, что дислокация английского флота снова приняла мирный характер.

После треволнений последних годов наступило разряжение атмосферы, которое при увеличивающейся силе нашего флота и при некотором политическом счастьи могло бы привести к полному успокоению. Вначале, однако, опасность была слишком велика и политические отношения между Германией и Англией никак не могли давать повода к тем надеждам, которые питались с многих сторон, в том числе у ответственных и высоко стоящих лиц. С этой точки зрения надлежало рассматривать посещение английской эскадры Киля, в конце июня 1914 г., как первый, после долгого промежутка времени, видимый признак начинающегося и желательного германо-английского сближения. Однако, при всей дружественности сношений, германские морские круги, по многим признакам, быстро убедились, что с английской стороны были сделаны попытки, значительно превосходящие обычный в таких случаях размер, использовать это посещение для подробного изучения наших морских дел, в особенности канала императора Вильгельма, а также для выяснения числа и элементов наших подлодок. Было известно, что расширение канала, позволяющее прохождение по нему больших боевых судов, должно было быть закончено к середине или концу лета 1914 г. Еще весной мы имели сведения от разведки, что Англия собирается послать людей во все германские порты, в частности в Зондербург, с инструкцией немедленно телеграфировать о всяком движении военных судов.

23 июня, английская эскадра, состоявшая из дивизиона самых современных линейных кораблей, а именно: *King-George*, *Centurion*, *Ajax* и *Audacious* и легких крейсеров *Southampton*, *Birmingham* и *Nottingham* прибыла в Киль. Продолжительность ея стоянки предполагалась семь дней, но она была прервана уже 28 июня, после получения известия об убийстве эрцгерцогской четы [1]. Хотя этот факт сильно возбудил

---

[1]) Выход английских судов сопровождался обменом дружественных сигналов; между прочим, английский флагманский корабль поднял сигнал: «friends to day, friends in future, friends for ever».

умы и быстро привел к целому ряду значительных по результатам решений, однако, война между великими державами не считалась неизбежной или даже вероятной. Для освещения политического положения, а также тех мер, которые могли бы быть приняты флотом, кайзер еще 5 июля вечером, в Берлине, накануне своего обычного летняго отъезда в Норвегию, сообщил заместителю начальника мор. ген. штаба капитану 1 ранга Ценкер, для дальнейшей передачи по команде следующее:

«В полдень 5 июля поверенный в делах австро-венгерского посольства запросил исполнит ли Германия свои обязательства по союзному договору, в случае австро-венгерского конфликта с Сербией и вытекающего отсюда натянутого отношения с Россией. Кайзер ответил утвердительно, но высказался, что не верит выступлению России из за Сербии, запятнавшей себя мятежным убийством. Франция также вряд ли решится на войну, т. к. у нея нехватка тяжелой артиллерии. Хотя, однако, война против России—Франции не вероятна, но с военной стороны всетаки нужно считаться с ея возможностью. Тем не менее, флот Открытого моря должен предпринять намеченное уже ранее для середины июля плавание в Норвегию, также как и он предпримет намеченное программой путешествие в Норвегию».

На вопрос должен ли вернуться находившийся в отпуску начальник мор. ген. штаба, кайзер ответил отрицательно. Об Англии совершенно не было упомянуто.

На следующее утро, непосредственно перед отъездом, кайзер высказал совершенно то же адмиралу ф. Капелле, которого он для этого вызвал, как заместителя морского ст. секретаря (гросс-адмирал ф. Тирпитц был также в отпуску) в Новый дворец. Командующему Средиземноморской дивизией адмиралу Сушон, который с судами *«Гебен»* и *«Бреслау»* находился в Патрасе и командующему крейсерской эскадрой вице-адмиралу графу Шпее, вышедшему с судами *Шарнхорст* и *Гнейзенау* из Цингтао в южное плавание, было поэтому телеграфировано мор. ген. штабом, что политическое положение не считается нормальным. Последнему было дано приказание ожидать в порту Трук или Понапе, имеющих надежную телеграфную связь, пока политическое положение не прояснится. Из остальных судов, находившихся заграницей, был извещен лишь *Эбер*, т. к. он собирался предпринять капитальный ремонт котлов в Капштадте, который должен был занять восемь недель. 7 июля состоялся разговор представителя морского министерства с военным министром, из

которого было ясно, что этот последний не ждал выяснения положения ранее как через три недели и пока относился к нему очень спокойно, собираясь уехать в отпуск продолжительностью несколько недель.

Тем не менее, с чисто морской точки зрения, следовало бы тогда же отменить летнее плавание флота в Норвегию и начать занятия в отечественных водах. Особенным условием являлось то, что все находившиеся в Англии морские силы, вместо обычных в это время года летних маневров, производили пробную мобилизацию, которая должна была закончиться между 16 и 20 июля морским смотром короля Георга на Спитхедском рейде. Английская пресса определяла этот морской смотр, как «пробную мобилизацию, произведенную после полугодовой подготовки, демонстрирующую максимальную силу английского флота».

Сюда входили и резервные отряды судов, пополненные значительным числом резервистов и вступившие в строй. С этим дополнением к достаточно полной морской готовности конца 1913 г., британский флот летом 1914 г. оказался вполне готовым к нападению. Насколько обыкновенно английские приготовления к войне далеко заходили в периоды натянутых отношений, у всех было в памяти после событий летом 1911 г. и в ноябре 1912 г. В то время, как с германской стороны был планомерно произведен вывод из строя резервных отрядов и увольнение резервистов в середине и конце сентября 1911 г. после морских маневров, английские линейные суда продолжали стоять в боевой готовности в Firth of Forth, английские миноносцы с потушенными огнями крейсировали перед входом в Темзу, резервные суда вводились в строй ускоренным темпом и большие транспорты с углем были зафрахтованы и безпрерывно, днем и ночью, не жалея расходов, отправлялись к портам восточного побережья. Германские же меры предосторожности были тогда названы рейхсканцлером ненужными и бесцельными. Лишь впоследствии выяснилось в полной мере в каком опасном положении находился в 1911 г. наш флот, суда которого были разбросаны по одиночке или попарно в Норвежских портах.

Теперь положение повторилось. Снова, как 1911 г., создалось натянутое положение как раз в то время года, когда степень подготовки германского и английского флотов обыкновенно достигала высшей точки, но эта готовность, со стороны англичан, была еще значительно усилена пробной мобилизацией. Благодаря ей и резервные части оказались в оди-

наковой степени готовности с активными судами. На все эти мероприятия не только не было отвечено с германской стороны, но мы даже собирались понизить боевую готовность флота Открытого моря, отправляя его в предусмотренное программой плавание в Норвегию. В случае внезапного начала войны он оказался бы там в высшей степени неблагоприятном стратегическом положении, будучи далеко от своих опорных пунктов и без защиты миноносцев. Ввиду повышенной боевой готовности всего английского флота, следовало быть особо осторожным, тем более, что с английской стороны часто раздавались голоса предсказывавшие, что немцы в один прекрасный день проснутся и найдут свой флот уничтоженым [1]. При таких условиях не могло быть сомнений, что при таком положении приказ о мобилизации с английской стороны был бы равнозначен открытию военных действий. Следовало расчитывать, что первые английские крейсера, появившиеся в Германских водах, принесут с собой объявление войны.

По этому, еще 5 июля, начальник мор. ген. штаба адмирал ф. Поль на распоряжении кайзера начать предусмотренное программой 15 июля плавание флота Открытого моря в Норвегию сделал такую пометку: «Только в том случае, если до этого времени все снова успокоится. В противном случае было бы в высшей степени неосторожно отрывать флот от отечества». Однако, ввиду того, что положение рассматривалось как спокойное, он счел возможным уступить политическим руководителям, желавшим устранить с нашей стороны все поводы к обострению положения. Поэтому, сговорившись с министерствами иностранных дел и морским, он 13 июля испросил по телеграфу разрешение кайзера на выход флота в предусмотренное программой плавание в норвежские воды. Впрочем, флот должен был до 23 июля

---

[1]) В первой главе опубликованных «Воспоминаний» английского адмирала лорда Фишер, приведено письмо его к королю от 14 марта 1908 г., в котором содержится, между прочим следующее: «That we have eventually to fight Germany is just as sure as anything can be, solely because she can't expand commercially without it». (Что нам во всяком случае придется воевать с Германией так же верно, как вообще могут быть верные вещи, уже по одному тому, что она без этого не может расширяться экономически). Фишер говорит, что это письмо было следствием конфиденционного разговора с королем, в котором Фишер настаивал «that we should «Copenhagen» the German Fleet at Kiel à la Nelson, and I lamented that we possessed neither a Pitt, nor a Bismarck to give the order». (что мы должны «Копенгагить» германский флот в Киле подобно Нельсону [Нельсон атаковал 2 Апреля 1801 датский флот, стоявший под защитой Копенгагенских укреплений] и я сожалею, что мы не имеем ни Питта, ни Бисмарка для отдачи подобного приказания»).

оставаться в Скагераке, так как это давало возможность своевременно еще его вернуть. Пока, однако, не имелось никаких опасений, препятствовавших продолжению плавания, если только политическое положение к тому времени не ухудшилось бы значительно. Выход флота в плавание был разрешен.

Из дальнейшего обмена сведениями между министерством иностр. дел, сухопутным и морским генеральными штабами выяснилось, что политические руководители верили в возможность локализации австро-венгерско-сербского конфликта. Поездка президента французской республики в Петербург и одновременно начавшиеся во Франции открытые обсуждения яко-бы неготовности французской армии способствовали тому, чтобы не рассматривать положение, как критическое. Наконец, предусматривая сербскую уступчивость, казалось можно было ожидать общего успокоения, как вдруг, после того как сделались известны австро-венгерские мероприятия против Сербии, около 20 июля, положение изменилось и снова было признано серьезным. В этот день ст.-секретарем по иностранным делам была получена от кайзера, из Бальхольма, следующая телеграмма [1]):

«Его Величество просит принять во внимание: не следует ли теперь же строго конфиденциально, через нашего посланника в Гамбурге, предупредить директоров Хапаг [2]) и Северо-германского Ллойда, что 23 июля ожидается австрийский ультиматум. Ввиду трудно предвидимых и могущих быстро наступить результатов, Е. В. кажется желательным, чтобы обе большие пароходные линии были своевременно извещены, дабы они имели бы возможность принять соответствующие меры и дать приказания находящимся заграницей пароходам».

Ст. секретарь иностранных дел с согласия рейхс-канцлера исполнил это. Одновременно флот получил такое телеграфное приказание кайзера: «Е. В. приказывает флоту держаться до 25 июля соединенно и так, чтобы он быстро мог выполнить приказ о прекращении плавания. Заход в норвежские порта лишь с особого, непосредственно испрашиваемого у Е. В. разрешения».

Это приказание являлось для мор. ген. штаба и министерства иностранных дел тем неожиданнее, что последнему еще не было известно содержание ультиматума, который дол-

---

[1]) Германские документы к началу войны (Германское издательское общество для политики и истории, Шарлотенбург, I том № 80).

[2]) Хапаг—краткое обозначение акционерной пароходной компании Гамбург-Америка.

жен был быть 23 июля вручен в Белграде, почему разрешение положения не ожидалось ни в коем случае ранее 25 июля. Неизвестно, что послужило причиной такого приказания— произведенная ли английская пробная мобилизация или невыясненность положения. Начальник мор. ген. штаба, ст. секретарь по морским делам, начальник сухопутного генерального штаба и военный министр—все были еще в то время в отпуску. Первый, узнавши об этом приказе, считал необходимым тотчас же вернуть флот в Балтийское море, но не проявил полной энергии для приведения этой меры в исполнение. В разговоре с заместителем начальника мор. ген. штаба к.-адмиралом Бенке, ст. секретарь ф. Ягов также упомянул о желательности предложить кайзеру более раннее возвращение флота, ввиду трудности поддерживать с ним связь при плавании, но не пришел к окончательному решению. Впрочем он считал, что поведение Сербии будет зависеть от России. Он, видимо, находил положение серьезным, но все же надеялся на мирный исход, хотя и не хотел вообще предсказывать будущее. Если дело бы дошло до войны на континенте, то он надеялся, что Англия сначала займет выжидательное положение, а затем ее поведение будет зависеть от хода событий. Это последнее мнение адмирал Бенке категорически опровергал. С точки зрения морской стратегии надо было с уверенностью ожидать немедленного выступления Англии на стороне наших врагов, так как против победоносной на континенте Германии их средств оказалось бы недостаточно, чтобы нанести Германии такой удар, какой желателен был бы Англии, принимая во внимание политические и экономические разногласия существующие между этими двумя странами. Адмирал подчеркнул, что если бы дело дошло до войны, то флоту было бы выгодно быстрое развитие событий, так как это позволило бы ему наверстать то преимущество англичан, которое они получили, благодаря их пробной мобилизации.

Между тем рейхсканцлер телеграфировал министерству иностранных дел, что его беспокоит данное кайзером приказание флоту относительно захода в Норвегию, так как он боится, что в случае непринятия ультиматума, из Бальхольма могут быть преждевременно даны приказания, возбуждающие общее внимание и вызывающие неожиданные движения флота. С другой стороны, в случае обострения положения, неправильная дислокация флота может оказаться роковой. Министерству иностранных дел надлежало войти в сношение с мор. ген. штабом относительно военной стороны вопроса и дать материал гр. Ведель для доклада на яхте «Гогенцоллерн»

кайзеру, который бы содержал, как политическую, так и военную мотивировку.

Приняв во внимание кризис 1911 г., который был счастливо разрешен и высшую степень боевой готовности английского флота, достигнутую теперь пробной мобилизацией, заместитель начальника мор. ген. штаба, лично, сделал 22 июля в министерстве иностранных дел следующее раз'яснение:

«Если надо расчитывать на возможность непосредственно ожидаемаго об'явления войны со стороны Англии, то и с военной стороны следует также расчитывать на возможное нападение английского флота.

Наш флот, при его значительной сравнительной слабости, ни в коем случае не должен подвергнуться риску такого нападения.

По этому, как только можно будет расчитывать на разрыв с Англией, следует за шесть дней вернуть флот из плавания».

Это мнение было сообщено также по телеграфу находящемуся на яхте «Гогенцолерн» начальнику морского кабинета адмиралу ф. Мюллер «для его личного сведения».

О результате такого раз'яснения в министерстве иностранных дел адмирал Бенке доносил следующее:

1. «Ст. Секретарь ф. Ягов видимо был удовлетворен письменным отзывом мор. ген. штаба и заметил, что решение вопроса лежит в области политики. Он лично не верит в скорое развитие и еще менее верит в неожиданное нападение Англии при данной обстановке. Ответственность в таких условиях очень велика. Он высказал, что на месте кайзера разрешил бы флоту заход в Норвегию и как можно скорее. Однако, лично он, видимо, не занял в этом деле определенной позиции. Он заявил, что протелеграфирует мнение мор. ген. штаба рейхсканцлеру.

2. Помощник ст. секретаря Циммерман обратил внимание, что непредусмотренные программой меры движения нашего флота могут вызвать такие же меры с английской стороны и обострить положение. При том положении и настроении тройственного союза и в особенности в Англии, которое сейчас имеется, он не верит, чтобы м-р Черчиль, от которого можно было бы ожидать внезанного нападения, мог бы провести его через английское министерство.

3. Я, (адмирал Бенке), заметил, что движения английского флота, который должен 27/VII из Портланда разойтись по отечественным портам для увольнения личного состава в отпуск, будет служить хорошим мерилом английского политического взгляда на положение».

С такими раз'яснениями адмирал ф. Поль был согласен. Он придал им еще большее значение, написав на посланном ему донесении: «Мор. ген. штаб должен не упускать из виду, что флот ни в коем случае не должен оказаться в опасном положении. Поэтому, как только наступит возможность выступления Англии против нас, и как я уже раньше определенно высказывал, флот должен быть отозван, хотя бы, этим непредусмотренным программой действием и обострилось положение.

Я прошу довести до сведения министерства иностранных дел, что в самой возможности благоприятного для противника внезапного нападения на наш флот, я вижу причину способную побудить Англию форсировать положение и тотчас, без потери времени, примкнуть к нашим противникам.

Такая возможность может заставить английское правительство склониться к планам Черчиля. По этому требуется крайняя осторожность».

Кайзер, в этот период времени, был также против захода нашего флота в Норвегию, что видно из следующей телеграммы, полученной мор. ген. штабом 23 июля из Бальхольма:

«Держусь мнения, что натянутое политическое положение не позволяет разброску флота по Норвежским портам и что поэтому лучше было бы дать теперь же приказание о возвращении флота домой. Прошу переговорить с министерством иностранных дел и телеграфировать мне проект. Я лично предполагаю, если не случится ничего непредвиденного, 1 августа прибыть в Свинемюнде. Вильгельм».

К.-адмирал Бенке, имевший разговор с помощником ст. секретаря Циммерманом 23 июля в 5 ч. дня, узнал, что эта телеграмма разошлась с телеграммой, посланной в тот же день в полдень в Бальхольм министерством иностранных дел с описанием положения. Графу Ведель было предписано совместно с начальником морского кабинета адмиралом ф. Мюллер, доложить кайзеру следующее: «нота будет передана 23/VII, срок ультиматума—вечер 25/VII. Мин. иностранных дел уверено, что тотчас не произойдет ничего, тем более, что Пуанкаре лишь 31/VII прибывает во Францию. По сведениям мор. ген. штаба английский флот 27/VII начинает расходиться по портам из Портланда. Если до этого времени относительно нашего флота будут приняты особые меры, это вызовет большое беспокойство, что нежелательно. Предполагается не предпринимать ничего особенного с нашим флотом и выжидать, что будет делать английский флот. В дополнение к этому прибавить вчерашнее заявление мор. ген. штаба».

Пом. ст. секретаря Циммерман упомянул, что рейхсканцлер одобрил спокойный взгляд на положение министерства иностранных дел.

Ввиду всего этого мор. ген. штаб, подчинив свои соображения политике, решил взять на себя тяжелую ответственность за разброску флота, по одиночке и попарно, по норвежским портам. Немедленно было отправлена кайзеру следущая телеграмма:

«После сегодняшнего доклада министерства иностранных дел с изложением обстановки я считаю пока положение флота Открытого моря не опасным. По соглашению с мин. иностр. дел прошу о скорейшем заходе и сокращении стоянки судов, если обострение политического положения будет усиливаться».

Это решение не вполне было одобрено, находившимся в отпуску нач. мор. ген. штаба, который на докладе о нем наложил такую резолюцию: «отозвание флота больше соответствовало бы серьезности положения. Этому видимо препятствует соображение, что такое непланомерное возвращение флота усилит политическое обострение. По этому, выполняя проект мор. ген. штаба, вместе с тем внимательно наблюдать за всеми признаками, могущими осветить поведение Англии. Если эти признаки покажут усиливающуюся возможность выступления против нас Англии, следует вернуть флот».

Между тем, кайзер, соответственно предложению мор. ген. штаба, приказал 25/VII флоту: «заходить в норвежские порты, организовать увольнения в отпуска так, чтобы можно было немедленно сократить стоянку».

Австро-венгерская нота Сербии сделалась известной командующему флотом лишь при входе флагманского корабля флота в Согне-фиорд. В противуположность мор. ген. штабу и не имея, как этот последний сношений с мин. иностранных дел, командующий флотом, для которого естественно его военная ответственность была на первом плане, сразу же оценил опасное положение флота и счел необходимым его немедленное возвращение в отечество. Впоследствии, на официальный запрос, с целью исторического выяснения этих событий, о тех шагах, которые им были предприняты в этом направлении, он высказался так:

«Насколько я помню, еще при первом моем представлении кайзеру в Бальхольме, я настоятельно просил немедленно отправить флот домой, ссылаясь на опыт лета 1911 г. Я не помню, согласился ли с этим кайзер тогда же или позже. Впрочем, у меня осталось впечатление, что как кайзер,

так и окружавшие его были очень обезпокоены политическим положением, создавшимся после ноты Австрии, а также позднейшими донесениями. Это сказалось также и в решении кайзера, принятом им вопреки совету и настоятельным просьбам рейхсканцлера, прервать его норвежское путешествие и вернуться в отечество.

Приказание о возвращении флота я получил словесное, на яхте «Гогенцоллерн» (еще 25 июля в 6 ч. вечера), после получения известия о мобилизации сербской армии. При этом мне было сказано идти *со всем флотом* в Балтийское море, чтобы там, в случае, если дело дойдет до войны, нанести России первый удар. На мои настоятельные и серьезные представления о весьма вероятной, даже верной возможности участия Англии в войне, при котором нам нужно в первую очередь считаться с этой опасностью, а следовательно главную часть флота, во всяком случае, все большие боевые суда отправить в Северное море,—мне было отвечено кайзером самым определенным образом, что участие Англии в этой войне совершенно исключается. Все, чего я только мог достигнуть, несмотря на повторные убеждения, это чтобы отдельные части флота вернулись сначала к портам своей дислокации. Мотивировал я это облегчением и ускорением мобилизации. Такое решение давало возможность большую часть крупных боевых судов и разведочные силы отправить в Северное море».

Таким образом, мотивировка этого решения была у кайзера и командующего флотом совершенно различная. Тогда как командующий флотом требовал возвращения флота, главным образом, из опасения насчет Англии, для кайзера главной причиной было обезпечение Балтийского моря от русского нападения. О приказании кайзера в мин. иностранных дел очень сожалели; там надеялись, что рейхсканцлеру и теперь удастся отговорить кайзера от возвращения флота, тем более, что о деятельности английского флота имелись успокоительные сведения. Считалось, что выражение сэра Эдуарда Грея «ведь легко может состояться война 4 великих держав», ясно показывает, что для Англии опасности войны не имеется. Парижские обострители положения, Пуанкарэ и Вивиани, отсутствовали и заместитель последнего высказался, что конфликт будет локализирован. Говоря кратко—все обстоит благополучно.

Такое мнение об занимаемом Англией положении нашло, казалось, сначала себе подтверждение в следующей телеграмме германского морского агента в Лондоне, капитан-лейтенанта Эриха ф. Мюллер: «Англия предполагает общее выступление

Германии, Франции, Италии для успокоения России и Австро-Венгрии. Король Англии высказал принцу Генриху Прусскому, что Англия останется нейтральной, если разразится война между континентальными державами. Флот по программе увольняет резервистов и дает отпуска команде».

Вследствие этого, канцлер немедленно послал кайзеру телеграмму [1]):

«Мне сообщил начальник мор. ген. штаба, что вы, на основании телеграммы агенства Вольфа, отдали флоту приказание к скорейшему изготовлению к возвращению. Адмирал ф. Поль уже теперь вероятно доложил донесения морского агента в Лондоне и доверенного лица флота в Портсмуте, из которых видно, что английский флот не принимает никаких необычных мер, а распределяется по предусмотренной дислокации.

Кроме того, из всех полученных до сих пор от посла в Лондоне донесений явствует, что сэр Э. Грей пока не думает об непосредственном участии Англии в возможной Европейской войне и желает способствовать скорейшей локализации австро-венгерско-сербского конфликта. По этому я осмеливаюсь всеподданнейше доложить просьбу, чтобы вы пока не отдавали приказания о преждевременном возвращении флота».

В своей резолюции кайзер сначала опроверг утверждение, что поводом к его приказанию послужила телеграмма агенства Вольфа; решающий повод было известие о сербской мобилизации. «Это может повлечь за собой мобилизацию в России, *повлечет* за собой мобилизацию Австрии! При таких обстоятельствах я должен иметь свои сухопутные и морские силы соединенными. В Балтийском море нет ни одного корабля!!. Если Россия мобилизуется, мой флот должен быть уже в Балтийском море, поэтому пусть идет домой»!! Одновременно кайзер заметил, что для мобилизации английского флота совершенно не требуется «незаметных мероприятий». «Он уже готов к войне, как это только что показал смотр, и произвел мобилизацию!».

На втором докладе канцлера от 27 июля, посланном тотчас за первым, с ссылкой на яко-бы увольнение резервистов британского флота, кайзер на полях написал следующее: «Существует русский флот! В Балтийском море сейчас находятся в практическом плавании 5 русских флотилий миноносцев, которые целиком или частью, в течении 16 часов

---

[1]) Германские документы к возникновению войны, I № 182.

могут появиться перед Бельтами и их запереть. Порт-Артур должен был бы послужить уроком! Мой флот имеет приказ о походе в Киль и должен туда идти!»

Эти основания для решения кайзера, еще раз высказаны в телеграмме от 26 июля [1]) следующим образом:

«Приказание флоту о скорейшем изготовлении к возвращению в отечество, было мною отдано не на основании телеграммы Вольфа (как полагает рейхсканцлер), а принимая во внимание общее положение и возможности. Я был тем более вынужден к этому, что у меня не было доклада об обстановке от министерства иностранных дел и я даже содержание австрийского ультиматума узнал из выдержек прессы через радиостанцию Норддейх, а не служебным путем.

Оставляя в стороне, что английскому флоту не требуются никаких дальнейших мероприятий, ибо он, как показал смотр, находится в полной боевой готовности в отечественных портах, мы должны учитывать русский флот, который, в случае мобилизации России против Австрии, с наличными в настоящее время активными судами, в кратчайший срок может появиться перед нашими портами Балтийского моря.

Чтобы избежать возможной опасности для моего слишком разбросанного по Норвежским портам флота быть застигнутым войной врасплох вдали от его баз и после того как из телеграммы № 127 узнал, что сербская мобилизация находится в полном ходу, я вчера днем отдал приказ флоту, по окончании необходимой погрузки угля, соединиться и идти домой».

Между тем мор. ген. штаб получил заслуживающие доверия сведения из Гулля и Мидвэй, что там не замечается ничего, что могло бы дать повод заключить о приготовлении к войне. По этому он телеграфировал еще 26 июля флоту: «Известия о поведении Англии звучат успокоительно. Если приказание о выходе не исходит от кайзера, рекомендую обождать. Поведение Франции и России еще не выяснено. Мы дадим дальнейшие сведения».

В качестве таковых он телеграфировал на следующий день: «Положение оценивается спокойным. Англия хочет посредничать. Франция, кажется, не решается на войну, Россия — еще не выяснено». Однако, почти одновременно с отправкой этой телеграммы, было получено следующее донесение от морского агента в Лондоне, посланное 26 июля: «Адмиралтейство приказало не производить увольнения команд. I флот в Портланде, остальные суда в своих портах». За

[1]) то же, № 231.

этим донесением, поздно вечером пришло другое: «по газетным сведениям I флот должен сегодня днем, после пополнения запасов угля, выйти в Северное море».

Это разом меняло положение, хотя по дальнейшим донесениям морского агента выход флота и оказался снова сомнительным. 28 июля в 6 ч. 20 м. дня пришла от него телеграмма: «адмиралтейство будет скрывать движение судов. II флот остается вполне укомплектованным. Школы в военных портах закрыты, приняты предупредительные меры для возвращения отпускных. I флот по непроверенным сведениям, видимо, в Портланде, одна флотилия подлодок вышла в Портсмут. Следует предполагать, что Адмиралтейство подготовляет незаметную мобилизацию». Известие о II флоте было одновременно подтверждено доверенным лицом из Англии. Об этом тотчас же были извещены кайзер и флот Открытого моря.

Подробную картину внезапно изменившегося положения и полной готовности английского флота к бою дает следующее донесение морского агента от 28 июля, которое гласило;

«Как уже телеграфно донесено, английский флот делает приготовления, чтобы быть готовым ко всяким случайностям. В общих чертах теперешняя дислокация такова: I флот находится весь в Портланде. Линейный корабль «Bellerophon», бывший по дороге в Гибралтар для ремонта, отозван обратно. Суда II флота находятся по своим портам. Суда имеют полный комплект личного состава, береговые школы не открываются.

Суда II и III флотов пополнили запасы угля, боевого снабжения и пр. и находятся в своих портах. Ввиду только что окончившегося обучения резервистов они могут быть скорее укомплектованы обученным персоналом. «Таймс» говорит—в течении 48 часов.

Флотилии истребителей, сторожевых судов и подлодки находятся на своих станциях, или по пути к ним.

Никакие отпуска не даются, уже уволенные в отпуск офицеры и команда вызваны к местам службы.

В военных портах и верфях царит большое оживление, приняты особые меры предосторожности, например, все арсеналы, магазины, нефтяные цистерны и т. п. охраняются часовыми. (Газетное известие из Портсмута).

Находящиеся в ремонте на верфях суда, в особенности истребители ускоренно изготовляются. Широко применяется ночная работа (надежное частное сведение).

По газетным известиям эскадра Средиземного моря покинула Александрию. Вероятно, она сначала останется на Мальте.

Всем судам и отрядам приказано постоянно находиться в готовности выйти в море.

Внешним образом сохраняется наибольшее спокойствие, чтобы не возбудить сведениями о подготовка английского флота тревоги среди населения.

Движение судов, которые обычно ежедневно публиковались Адмиралтейством, со вчерашнего дня держатся в секрете.

По сведениям от секретаря английского министра иностранных дел, I флот пока остается в Портланде. Он уверял, что только лишь прекращены отпуска и возвращены находившиеся в них.

В таком случае, вышеприведенные меры приняты самостоятельно Адмиралтейством. Не важно от кого они исходят, важен результат.

Англия намеревается в случае Европейской войны остаться нейтральной, судя по сообщению сделанному королем Принцу Генриху Прусскому.

Так как это соответствует географическому и политическому положению Англии, то можно вначале расчитывать на английский нейтралитет.

В дальнейшем течении военных событий, в особенности, если для Германии война на суше окажется удачной, придется считаться с выступлением Англии. Тогда для нашего флота наступит главная задача. Эрих ф. Мюллер.»

Уже здесь отрицается возможность *длительного* нейтралитета Англии, но и раньше, несмотря на все говорящие за такой нейтралитет доводы, он был мало вероятен. Чтобы притти к такому заключению, достаточно только вспомнить, что уже в 1911 г. английские государственные деятели не могли отрицать политических обязательств Англии по отношении к двойственному союзу. Ведь тогда уже лорд Хальден, в разговоре с германским военным агентом майором Остертаг, ясно выразился, что безусловно Англия поддержит Францию, если Германия объявит последней войну [1]).

[1]) См. следующие заявления лорда Хальден, повторенные в «Таймс» от 16 декабря 1918 г., «по мнению парламентской комиссии обороны, в войне на один с Германией, мы были бы совершенно обеспечены от вторжения неприятеля. Комиссия пришла к такому заключению после всестороннего обсуждения и по рассмотрению всех подробных данных представленных ей лично лордом Робертс и его сотрудниками. Однако, в случае, если бы Франция не оставалась в стороне, и была бы атакована одновременно с Англией, то обстановка получилась бы для нас менее благоприятная, ибо удачное наступление на Францию отдало бы французские порта Канала в распоряжение Германии, а тогда последняя, пользуясь ими как базами для подлодок и установив там дальнобойные орудия могли бы угрожать господству нашего

Он тогда же разъяснил, что налагаемые Антантой обязательства соответствуют основанной на самосохранении политике Англии, не допускать усиления в Европе какого либо государства настолько, чтобы Англия оказалась вытесненной и чтобы она могла сохранять свое положение лишь путем безконечно растущих морских вооружений. Теперь однако на весы было положено слово короля Англии, чтобы доказать сомневающимся в нейтралитете Англии, недостаток в убедительности их доказательств.

Благодаря приказанию флоту вернуться в отечество, для него оказались устраненными самые большие опасности, вытекавшие из политической неизвестности поведения Англии. Погрузка угля была ограничена самым необходимым, суда флота покинули норвежские порты и 27 июля в 7 ч. веч. собрались все в шир. 59°0′ N и долг. 4°20″ Ost., перед Skudensnes, примерно в 30 милях от Stavanger. Командующий флотом, по сборе всех судов, созвал всех флагманов [1]) на свой флагманский корабль и сообщил им причины, заставляющие флот внезапно покинуть норвежские воды, но не высказываясь, что он считает войну предстоящим фактом. Поэтому им не были отданы приказания о боевой готовности и флот шел лишь с обычными на маневрах мерами предосторожности и скоростью. Было отдано лишь приказание обращать внимание на французские суда, если таковые будут встречены в Северном море. Такие встречи были вероятны, ибо президент французской Республики, возвращавшийся из России, ожидался в то время в Скагераке. И, действительно, флот несколько раз встречал французские миноносцы. Суда флота благополучно прибыли в свои отечественные порты, но, что следует подчеркнуть, не в те пункты, которые были предусмотрены стратегическим развертыванием.

Опередив флот, кайзер на своей яхте уже 27 июля утром прибыл в Киль и лично приказал начальнику тамошней морской станции адмиралу Бахману принять меры к охранению

флота в Канале и нашему островному положению. Чтобы оградить себя от такой опасности намечался лишь один путь. Мы имеем большой флот, Франция же большую армию. Эта армия не была вполне достаточна, чтобы защитить всю французскую границу от превосходящей численностью германской армии. Тщательные расчеты, произведенные французским и нашим генеральными штабами показали, что придача к французской армии сравнительно небольшой, но хорошо обученной и организованной экспедиционной армии из Англии, будет достаточна для содействия французской армии в защите северной части французской границы. Кроме того имелось ввиду содействие русских войск, которые задержали бы германские войска на Востоке.

[1]) Начальников эскадр, начальника разведочных судов и т. п.

всех морских подступов к Килю. Он считал, что русские, которые должны были быть осведомлены о местонахождении и плавании нашего флота, подобно японцам в Порт-Артуре в февральскую ночь 1904 г., могут начать войну минной атакой на этот флот.

Отданной морской станцией приказ об охранении предписывал строгое наблюдение за Кильской бухтой; в соответствии с своим назначением это наблюдение было выдвинуто на восток до восточного входа в Фемарнбельт.

После того, как таким образом было обезпечено возвращение флота в Киль, с 28/VII строгое наблюдение было заменено негласным, чтобы не давать повода к напрасному безпокойству населения.

Вечером следующаго дня мор. ген. штаб получил такую телеграмму от морского агента в Лондоне: «По газетным сведениям I флот вышел в море, назначение пока неизвестно. II и III флоты в своих портах. VIII флотилия и ее база «Bonaventure» с III флотилией подлодок в Humber, IV флотилия подлодок и VI флотилия со многими летательными аппаратами в Dover. Пополнения команд посланы по железной дороге. Адмиралтейство снова публикует о местонахождении судов, но не полные сведения, мобилизационные приготовления продолжаются». Таким образом, сообщение английского министерства иностранных дел от 28/VII противоречило фактам. Английский флот не оставался в Портсмуте, а видимо, вскоре после возвращения германских судов в отечественные порта, вышел для стратегического развертывания. В какой степени здесь имелась причинная связь—остается пока невыясненным, тем более, что по данным в истории о охранении Довера («Dover-Patrol»—адмирала Bacon), Большой флот, на пути в Scapa Flow, яко-бы прошел узкость Dover-Calais лишь в ночь на 1 августа. Если же допустить наличие связи между возвращением германского флота и английскими мобилизационными приготовлениями, то надо сознаться, что оставление германского флота в отечественных водах менее послужило бы к обострению политического положения и более соответствовало военным требованиям, чем посылка его в норвежские воды, в высшей степени рискованная в военном отношении, и впоследствии не проведенная до конца. Политическое соображение— не принимать никаких мер, могущих обострить положение, было с германской стороны без всякой пользы доведено до пределов возможной военной ответственности. В противоположность этому Англия своей пробной мобилизацией и следуемыми за ней мерами и, не обращая внимания на неизбежно вызываемое ими

безпокойство, обезпечила за собой военные преимущества большого значения. Теперь можно считать установленным, что британское адмиралтейство не довольствовалось только мерами военной предосторожности, могущими быть оправданными сильно натянутой политической обстановкой, но, в особенности начиная с 28/VII, планомерно старалось упрочить за собой преимущества для нападения, которых Германия не могла догнать и не смогла парировать. Для достижения этой цели в Англии нисколько не боялись очень агрессивных с политической стороны мероприятий. Этим закончился целый известный период, начало которого надо искать лет десять назад. Уже с 1904 г. началось ослабление английских заграничных стоянок судов в пользу отечественных. Центр тяжести распределения английских вооруженных сил был затем постепенно перенесен из Средиземного моря, через Атлантический океан и Канал, в Северное море. В 1904 г. наибольшие силы были еще в Средиземном море, в 1907 г. главное ядро находилось уже в Канале и одновременно в первый раз были образованы отряды Северного моря, составленные из судов новейших типов и удвоены предусмотренные для этого театра войны резервные формирования. В 1909 было окончательно закончено сосредоточение английских морских вооруженных сил против Германии, именно *перед* тем, как вообще зашла речь о германской морской новелле. Соответственно этому и центр тяжести устройства и оборудования английских морских опорных пунктов все явственнее переносился на восточный берег островного государства. В 1908 г. были начаты колоссальные работы по оборудованию военного порта Rosyth и приспособлены Harwich, устье Humber, Dundee и Invergordon. В то же время был намечен Scapa Flow, как будущий опорный пункт.

Английские морские маневры последних лет перед войной всегда имели ввиду, как противника, лишь Германию. Во время морских маневров 1909 г. стратегическое развертывание английской партии для периодов «натянутого положения» (strained relations) и «неизбежной войны» (war imminent) было произведено так, что прямо вызывало начало военных действий. В маневрах 1909, 1910 и 1911 гг. кроме того была испробована блокада известного района, несомненно изображавшаго германскую бухту. Перевозка на судах английской экспедиционной армии во Францию, или в Бельгийские порты, под прикрытием флота была вполне подготовлена. При всех разговорах об этих мероприятиях, безразлично были ли они предусмотрены английским адмиралтейством или английским

военным министерством, молчаливо подразумевалось, что эта экспедиционная армия должна оперировать против Германии.

В какой сильной степени Англия все свои силы и средства, как флота так и экспедиционного войска, направляла к политическому окружению Германии и даже ими форсировало, снова подтверждено недавно английским государственным деятелем и бывшим военным министром лордом Haldane в «Times» от 16 Декабря 1918 г. Haldane находит угрозу для Германии от окружения настолько сильной и непосредственной, что Англия, в период с 1906 по 1914 не могла усиливать своей армии только потому, что этим переполнила бы чашу и вызвала бы со стороны Германии «предупредительную войну» [1]).

Принимая во внимание эти факты и все возложенные до сих пор обстоятельства, приходится согласится с известным английским морским историком Archibald Hurd, писавшим в «Daily Telegraph» 27 Января 1919 г., что сосредоточение всех сил к войне, пришедшей теперь к концу, заняло почти 10 лет, приводилось постепенно и не успело быть доведенным вполне до конца, когда началась война.

* *
*

При таких обстоятельствах, для мор. ген. штаба была вдвойне неожиданна оценка политической обстановки ответственными германскими деятелями в начале периода натянутых отношений. Если политические руководители, в начале этого периода, определенно расчитывали на нейтралитет Англии, то этот расчет был в полном противоречии с той оценкой мировой обстановки, которую делал до сих пор мор. ген. штаб.

Предварительные работы по подготовке флота к войне имели в виду в первую очередь Англию, как главного противника. Все оперативные директивы исходили *из наступательной войны со стороны Англии*, в которой Германия заняла бы оборонительное положение. Теперь, однако, ввиду противоположной оценки положения со стороны рейсхканцлера и министерства иностранных дел, все подготовительные

---

[1]) Haldane нам говорит, в статье «Times» от 13 Декабря, в которой высказывается, что было бы лучше, если бы Англия имела на готове большую армию, примерно в один миллион.

По чисто военным причинам, в период с 1906 по 1904, было невозможно взять на себя ответственность за такой опыт. Английский штаб, правда нехотя, но определенно это отсоветовал, опасаясь германского нападения в промежуточный период, которое Германия могла бы оправдать приготовлениями к ее окружению.

к морской войне меры должны были внезапно получить новое основание, так как вначале надо было расчитывать лишь на войну с Россией и Францией, принимая позицию Англии, как не выясненную и подозрительную. Впредь до дальнейшего, при всех необходимых военных приготовлениях, надлежало руководствоваться тем, чтобы избегать всего того, что могло бы обезпокоить Англию и толкнуть ее на сторону наших противников. Однако, даже в том случае, если бы Англия осталась нейтральной, в войне исключительно с Россией и Францией, как показали произведенные в мор. ген. штабе оперативные работы, Северное море и вообще запад оставались главным морским театром войны. Доводы мор. ген. штаба были при этом следующие: «главная часть флота должна выполнять главную задачу—обезпечить свободу нашего морского ввоза. Свободное сношение морем, по возможности под германским флагом, необходимо, чтобы укрепить наше экономическое положение и обеспечить его от потрясений являющихся результатом борьбы на суше. В виду такого громадного значения западного театра войны, даже в случае если нашими противниками будут Россия и Франция, восточный театр должен отойти на второй план». Казалось, что оценивая неизвестность и даже возможность неприязненного отношения Англии, следовало сразу предусмотреть стратегическое развертывание в Северном море. Однако и тут временами замечались уклонения от вышеприведенных разсуждений. Так, например, еще 25/VII нач. морск. ген. штаба высказывался следующим образом по этому вопросу: «Если Англия останется нейтральной, то я, несмотря на очень важные задачи в Северном море, все же стою за то, чтобы сначала совершенно покончить с Россией, для чего направлять против нее столько сил, сколько требуется, в особенности легких. Задачи в Северном море могут быть разрешены тогда с остающимися силами и с силами, которые освободятся в Балтийском море.

Против предпочтения западного театра войны имеются такие основания:

1. Следует избегать всего, что может раздражать Англию и понудить ее выступить против нас.

2. Видимый успех может быть достигнут только в Балтийском море.

3. Выделение слишком слабых сил в Балтийское море может привести к неудаче.

Эти мысли высказывались уже раньше, в подобной же форме, адмиралом ф. Поль, но он не принимал мер к их

практическому проведению; они не разделялись другими морскими офицерами.

При предполагаемом стратегическом развертывании в Северном море, остававшиеся для важной задачи защиты германского побережья Балтийского моря и тамошней германской морской торговли от русского флота, старые суда были едва ли достаточны, но канал кайзера Вильгельма позволял быстро перебросить во всякое время дальнейшие морские силы в Балтийское море. Правда, что большие боевые корабли еще не проходили тогда через расширенный канал, так как предполагавшийся опыт такого прохода, по желанию министерства внутренних дел, которому было подчинено управление каналом, должен был произойти лишь в августе.[1]) Все же можно было расчитывать на возможность такого прохода. Чтобы получить в этом уверенность, мор. ген. штаб, по предложению станции Балтийского моря, приказал лин. кораблю «Kaiserin» сделать пробный проход через канал 25/VII. Для этой цели этот корабль отделился от флота перед заходом последнего в Норвегию. Его облегчили частичной выгрузкой угля и проход удался, хотя и с некоторыми трудностями. При таких обстоятельствах несомненно было опасно направлять суда III эскадры из Норвегии не в Вильгельмсхафен, а в Киль. Это понималось и адмиралом ф. Ингеноль, который пытался при докладе кайзеру воспрепятствовать такому распоряжению.

* * *

Тем временем, между 27 и 30 июля все усиливались сведения, ясно показывающие, что в особенности в России происходят усиленные мобилизационные приготовления, возвращение отпускных, призыв запасных и переброска войск к границе. Об оценке положения в то время, как оно понималось флотом, можно судить по телеграмме мор. ген. штаба от 29 июля флоту: «Положение довольно серьезное. Россия принимает отдельные меры подготовки, в первую голову против Австро-Венгрии и меры охранения на германской границы и у берегов, как то—постановка минных заграждений у Риги и выключение маяков и огней у Риги и Гельсингфорса. Англия выжидает, принимая отдельные меры предосторожности, I флот вероятно еще в Портланде, II и III—

---

[1]) Еще в середине июля канал был временами непроходим для больших судов из за работ в нем, но, ввиду упорной настойчивости морских властей были приняты меры к устранению препятствий.

в своих портах, II флот вполне укомплектован. Франция еще не воинственна, меры охранения на границе».

Эта оценка сделалась еще серьезнее вследствие полученного из Лондона известия от 30 июля, что «местопребывание I флота неизвестно и требуется осторожность». Несколько позднее следовало дополнение, что I флот видимо направился в Северное море, к восточному берегу Шотландии [1]), что суда резерва ускоренно вооружаются и что французские морские офицеры командированы для связи на английские суда и наоборот. Одновременно было получено заслуживающее доверия сведение из Голландии, что между Terschelling и Шельдой крейсируют английские военные суда. После полдня флотом и морскими станциями была получена следующая телеграмма мор. ген. штаба: «создалось натянутое политическое положение между тройственным союзом и Англией, Францией и Россией». Одновременно было дано кайзером приказание «охранение» (Sicherung), предусматривавшее экстренные, но незаметные меры для такого невыясненного положения. Торговое мореплавание было предупреждено, часть флота Открытого моря была привлечена к службе охраны Кильской бухты, а также приняты в Северном море предусмотренные планом меры охраны, о которых будет сказано далее.

Вечером от германского посла в Лондоне была получена такая телеграмма: «Сэр Э. Грей только что мне сообщил, что английский флот направился вдоль восточного берега к северу в шотландские порта. Предусмотренное перед всякой мобилизацией и исходящее от министерства иностранных дел распоряжение «натянутое политическое положение» (Strained relations) еще не отдано. Пока *мы* не мобилизуемся, французы этого не сделают и Англия также. Камбон уверил, что французы не делают больше чем мы, ими лишь принимаются некоторые меры предосторожности [2])». Этому противоречило то обстоятельство, что по заслуживающим доверия сведениям, еще накануне, во Франции было переброшено к ее восточной границе 80.000 ч. и что французский флот в Средиземном море производил обширные предмобилизационные приготовления. В России в это время мо-

---

[1]) См. данные выше, по которым «Большой Флот» в ночь на 1 Августа вышел в Scapa Flow.

[2]) В дни предшествующие однако такому заявлению сера Э. Грея, морскими властями всех заграничных английских станций, именно в В. Азии, были сделаны приготовления почти тождественные с мобилизационными. Они *конечно не были* известны Германии и будут упомянуты в описании боевой деятельности наших заграничных крейсеров.

билизация была в полном ходу, хотя официальный приказ об ней был помечен лишь 30 июля и день 31 июля был назначен первым днем мобилизации.

Непосредственно за вышеприведенной телеграммой из Лондона, пришло в виде дополнения следующее заявление Э. Грея: «движения флота совершенно не имеют никакого наступательного характера и он не будет приближаться к германским водам».

Фактически, однако, с переходом флота в шотландские порта, было произведено стратегическое его развертывание. По полученному в этот день донесению от германского морского агента из Лондона, мобилизация английского флота была совершенно закончена. Адмиралтейство препятствовало продаже угля с частных складов. Береговые наблюдательные посты были развернуты и начали функционировать. Резервисты были частично призваны. Порты работали день и ночь, II флот стягивался к восточному берегу. Все места стоянки судов и их передвижения сохранялись в тайне. Этим вызывалась необходимость в германских ответных мерах, т. к. за дальнейшее их откладывание не могло быть никем больше взята на себя ответственность. 31 июля флагманский корабль флота с III эскадрой, идя вслед за «Hamburg» и I флотилией подлодок, вышел на пути в Северное море через канал кайзера Вильгельма. Проход совершился без значительных затруднений, большим судам пришлось лишь разгрузить часть угля для уменьшения осадки, что повлекло за собой уменьшение их района действий. По приказанию кайзера в тот же день вступило в силу боевое расписание флота и схема взаимоотношений командования в военное время. Подробности, принимая во внимание изменения произведенные в первые дни войны, видны из таблицы 1, тогда как данные об английских морских силах и степени их готовности показаны в таблице 2.

В дальнейшем будут рассмотрены лишь те силы, которые были сосредоточены и оперировали на театре Северного моря. Однако, уже теперь надо заметить, что вступление в силу боевого расписания флота еще не означало, что перечисленные в нем морские силы уже находились в состоянии боевой готовности; кроме судов и отрядов бывших активными еще в мирное время, все остальные морские силы в противуположность английскому флоту должны были начать готовиться лишь с началом мобилизации и пополнять или формировать свои команды призванными резервистами. До боевой готовности таких судов, оставляя в стороне степень

их матерьяльной готовности и потребного времени для приведения ее в порядок, требовалось еще значительное время для обучения судовых команд и практики в совместном плавании.

Так, например, 5 августа, на следующий день после начала войны с Англией, из линейных эскадр были в полной боевой готовности лишь I и II, тогда как из III эскадры «Grosser Kurfürst», хотя и находился в строю, но лишь через неделю был готов к пробному плаванию. «König», из той же эскадры вступил в строй 10 Августа. Еще более отставшими были резервные соединения—IV и V эскадры. Из IV эскадры материально готовыми были: два корабля 5 августа, два дальнейших—лишь 15 и 17, тогда как вступление в строй судов V эскадры произошло от 6 до 8 августа, причем они не были еще в готовности к бою. Обе эти эскадры в дальнейшем не принимали участия в войне на Северном море и в общем оперировали на театре Балтийского моря.

Из линейных крейсеров «Derfflinger» должен был вступить в строй в начале сентября, из легких крейсеров «Graudenz»—10 августа; из старых броненосных крейсеров только «Roon» был готов 6 августа, «York» и «Prinz Heinrich» могли вступить в строй лишь 22 августа [1]). Из флотилий миноносцев V-я была в боевой готовности лишь 6 августа, из легких крейсеров «Berlin»—лишь 30 августа. Из дивизионов тральщиков, на III-й можно было также расчитывать лишь 8 августа. Из подлодок также лишь часть была готова к действию. На готовность подлодок «U 10», «U 11», «U 12» и «U 26» можно было расчитывать только между серединой и концем августа. Кроме того, выяснилась необходимость посылки III полуфлотилии подлодок в Киль на две-три недели для улучшения ее боевого обучения.

Этих данных достаточно, чтобы показать степень готовности сил, предусмотренных для театра Северного моря и недочеты вызванные запоздалой, из за политических соображений, мобилизацией. Впрочем, следует особенно подчеркнуть, что мобилизация в общем прошла планомерно и что все инстанции, в особенности правительственные верфи, работали образцово.

Однако, вернемся к событиям 31 июля. С полдня этого дня мор. ген. штаб должен был учесть возможность неожи-

---

[1]) В мирное время суда содержатся в различных стадиях готовности; это зависит от состояния работ в портах и денежных средств, отпускаемых рейхстагом.

данного выступления Англии из ея выжидательного положения; по этому, в 1 ч. дня был дан приказ флоту: «по возможности ускорить развертывание всех морских сил в Северном море против Англии». В течение дня вышла из Киля и II эскадра, направляясь через канал в Северное море. Воодушевление на всех судах офицеров и команд, видавших в этом приказе «сближение с врагом» не поддается описанию. Всем высшим командным лицам было сообщено, что война ожидается с минуты на минуту. По этой причине было отдано распоряжение «принять меры на случай грозящей опасности войны» (Drohende Kriegsgefahr). Эти меры предусматривали на самом флоте все то, что было необходимо для обороны и безопасности собственной страны от неприятельских действий. При этом, однако, категорически и ясно запрещалась всякая угроза войны с собственной стороны. Начальник уже находившейся в Северном море I эскадры получил приказание охранять Германскую бухту.

Еще находясь в канале 31 июля в 5 ч. дня флагманский корабль флота принял радио мор. ген. штаба: «грозящая опасность войны с Англией, Францией, Россией. Союзники—Австро-Венгрия, вероятно—Италия».

1 августа в 6 ч. у. суда из Киля прибыли в Вильгельмсхафен и приступили к последним боевым приготовлениям. В этот день узнали из Англии, что пароходное сообщение Hoek von Holland—Harwich прекращено, дабы лучше сохранить в тайне мероприятия английского адмиралтейства. Стало известным, что английские угольные копи отказываются поставлять уголь вестфальским фирмам и что пароходные общества не принимают больше страховок. Английское адмиралтейство предписало приступить к обмеру всех транспортных судов. Кроме того, германский консул в Stavanger донес, что 4 или 5 больших английских военных судов прошли в северном направлении у берега близь Jäderen (входа в Скагерак).

Германское морское командование оказалось в тяжелом положении, т. к. должно было в течении дальнейшего периода натянутых отношений принимать все военные меры исключающие неожиданности и вместе с тем не угрожать производившимся до последнего часа политическим попыткам к соглашению. По этому командующий флотом получил еще 1 августа сообщение мор. ген. штаба: «считается в высшей степени важным при всяких обстоятельствах избегать подозрительных движений судов, могущих привести к непредусмотренному началу военных действий с Англией». Тотчас за этим следовала

телеграмма: «мобилизация об'явлена, первый день мобилизации 2 августа».—Однако, по донесениям морского агента в Лондоне, еще тянулись переговоры о нейтралитете Англии и ея союзников на случай войны между Германией и Россией. Политические руководители шли в этом стремлении так далеко, что по настоянию рейхсканцлера, германский посол в Лондоне еще днем 3 августа брал на себя обязательство перед Э. Греем, что германский флот, в случае нейтралитета Англии, не приблизится к каналу и северному берегу Франции. Такое заверение было результатом разговора, имевшего место 2 августа вечером между английским министром и французским послом в Лондоне, в котором Э. Грей, хотя и упомянул о таком обязательстве Германии, но уже вперед оценил его, как «слишком малый базис для переговоров».

Между тем, 2 августа Россия начала военные действия. В виду этого, морские силы Балтийского моря получили от мор. ген. штаба приказание: «действовать согласно плана». Состояние войны с Россией началось. Одновременно, полученное из Англии телеграфным агенством Вольфа известие подтвердило, что Адмиралтейством разосланы всем военным судам запечатанные приказания и все радио-станции взяты под контроль. Около полдня 2 августа, с английской стороны неожиданно были закрыты все телеграфные линии ведущие в Англию, включая шедшие через Бельгию и Голландию. Это обстоятельство, в связи с сообщением полученным министерством иностранных дел, давало повод опасаться в течении ближайшей ночи английской операции против Германской бухты. Одновременно поступило несколько донесений, согласно которым голландско-бельгийское побережье и особенности Шельда охранялись сильными английскими силами [1]). Хотя на 3 августа надо было расчитывать на начало враждебных действий против Франции на суше, за которым, по мнению мор. ген. штаба, неизбежно должно было последовать выступ-

---

[1]) О событиях происшедших в действительности в этот день в Английском Канале, мы узнали из Военной Истории «Times», том 12 стр. 42, следующее:

«2 августа 1914 г. в 8 ч. у. франц. адмирал Royer получил приказ охранять проход у Дувра от германского нападения, для чего он располагал шестью старыми броненосными крейсерами и двенадцатью миноносцами. Что мог бы сделать однако этот адмирал, если бы против него появился весь германский флот? Но этого не должно было случиться. Утром 3 августа английские истребители сообщили французскому отряду радостное известие, что «Большой флот» готов к действию, если германский флот выступит против Франции. 2 августа британский кабинет сделал Франции заявление, что если германский флот появится в Канале, или пересечет Северное море для операций против французских берегов или торговли, то британский флот окажет французским силам всякую возможную помощь».

ление Англии против нас, все же однако и теперь предписано было продолжать избегать всяких враждебных мероприятий направленных против Англии до тех пор, пока она еще не приняла окончательного решения. На частые и настоятельные запросы в этот период флота, нельзя ли по крайней мере выслать готовые вспомогательные крейсера для крейсерских операций против торговли во вне-европейских водах, мор. ген. штаб, по вышеприведенной причине, отвечал отрицательно. При этом самий факт выхода этих вспомогательных крейсеров никак не мог рассматриваться как враждебное действие, пока была возможность их отозвания и пока им не был дан приказ начать таковые. С другой стороны, каждый день отсрочки уменьшал возможность безопасного их выхода. Как видно, еще в этот период, морское командование жертвовало значительными военными преимуществами для все еще надеющихся на соглашение политиков.

Даже, когда в 6 ч. веч. началось состояние войны с Францией и об'явление войны Англией ожидалось с минуты на минуту, по желанию министерств иностранных дел, надлежало избегать всяких движений судов к западу, ибо германская политика, как и раньше, считала нейтралитет Англии возможным и всеми силами его добивалась. Впервые 4 августа в 7 ч. 30 м. веч. после начала войны с Англией, можно было начать наступательные действия флота Открытаго моря против нея.

* * *

В Северном море переход с мирного положения на военное происходил, рука об-руку с политическими отношениями, будучи под их влиянием с самого начала оборонительным и часто осложняясь невыясненностью политической обстановки.

Когда 30 июля было дано приказание «охранение» (Sicherung) сначала было организовано лишь наблюдение за судоходством в Германской бухте. С усиливающимся обострением положения надо было ожидать неожиданных враждебных действий противника, в особенности подлодок, миноносцев и минных заградителей. Пока командующий флотом находился еще в Балтийском море, принятием надлежащих мер ведал начальник I эскадры в. адмирал Wilhelm v. Lans, как старший морской начальник, по соглашении с начальником станции Вильгельмсхафена, в. адмиралом Günther v. Krosigk. Уже в полночь, по его приказанию вышли в море легкие крейсера «Mainz» и «Stralsund» с VII флотилией миноносцев и заняли линию Wangeroog-Helgland-Eider таким образом, чтобы она охра-

нялась ночью миноносцами и днем крейсерами; при этом днем миноносцы были на отдыхе в Helgoland, а крейсера ночью стояли в устьях рек, по внешнюю сторону линии минных заграждений. Поддержкой с 31 июля после полдня служил линейный крейсер «Von der Tann». С этого же времени руководство охраной принял на себя начальник разведочных судов к. адмирал Tapken, поднявший свой флаг на этом крейсере.

В течении следующего дня, с готовностью IV флотилии миноносцев, служба в охранной линии против неприятельских подлодок и днем была возложена на миноносцы, так что крейсера освободились для выходов из линии в разведку. К ним был одновременно присоединен и легкий крейсер *Kolberg*. Первая такая разведка, поддержанная л. крейсер. «Von der Tann» была произведена днем 31 июля и простиралась до меридиана острова Juist. При этом было установлено, что в пароходном движении еще не замечалось никаких неправильностей. Несколько английских пароходов, большей частью пустых и между ними пароход *Nicoya* из Glasgow, снабженный радиотелеграфом, направлялись в Везер и Эльбу, и не были остановлены крейсерами, так как встречи происходили вне териториальных вод. Вообще не было замечено ничего подозрительного. В 8 ч. веч. «*Von der Tann*» стал на якорь рядом с другими линейными крейсерами *Seydlitz*, и *Moltke* на рейде Schillig.

Между тем легкий кр. *Hamburg* с I флотилией подлодок, состоящей из *U 5*, *U 7* до *U 10* и *U 15* до *U 18* прибыл к Helgoland. Они были включены со следующего дня также в сторожевую (охранную) службу.

Что касается до известий о противнике к 30 Июля после-полдня, то поскольку они имели отношение к театру Северного моря, они были сведены мор. ген. штабом к следующему:

«По частному сообщению Э. Грея послу в Лондоне, Англия в случае германо-французской войны не может остаться безучастной.

Мобилизационные приготовления продолжаются. По газетным сведениям I флот вышел 29/VII утром из Портланда по неизвестному назначению, местопребывание флотилий истребителей неизвестно.

II и III флот в своих портах. Патрульные истребители и флотилии подлодок, первые по пополнении команд, распределены по восточному берегу:

Dover—VI—истребителей и IV флотилия подлодок, много летательных аппаратов.

Harwich—IX—истребителей, V и VI—подлодок (флотилии).
Humber—VIII—истребителей и III—подлодок (флотилии).
Dundee—VII флотилия подлодок.
В Firth of Forth должна идти VII флотилия истребителей.
Адмиралтейство приступило к обмеру всех транспортных судов.
В Zeebrügge, видимо, делаются приготовления к высадка англичан».

Дальнейшее донесение от 31 июля подтверждало, что I флот находится в Северном море на пути к северу, вероятно, к восточному берегу Шотландии.

По предложению ком-ого I эскадры начальство над сторожевой и охранной службой Германской бухты принял командующий разведочными судами к.-адмирал Hipper, флаг которого был поднят на лин. крейсере «*Seydlitz*». Данные им на 1 августа по радио распоряжения, можно свести к следующему:

«1. С рассвета и до наступления темноты одна флотилия подлодок занимает позицию по линии Wangeroog—Helgoland—Amrum. Ночью подлодки уходят в гавань Helgoland'a.

2. Одна флотилия миноносцев (VII), сменяемая в 8 ч. веч. другой (IV), крейсирует на передовой линии Spikeroog—Helgoland—Schmal Tief.

3. Три легких крейсера (*Stralsund*, *Mainz*, *Kolberg*) по утрам выходят веерообразно на 50 миль перед Helgoland'ом.

4. Линейные крейсера—во внутренней части Германской бухты».

Однако, и при этих мероприятиях неясность политической обстановки сказывалась очень чувствительно. Начальник I флотилии подлодок капитан-лейтенант Hermann Bauer, высказывается об этом в своем дневнике так:

«Трудность заключается в применении подлодок для разведки. Для наблюдения и осведомления подлодка совершенно негодна. Раньше чем она что либо увидит, или сможет донести о виденном, она должна начинать погружение, иначе будет поздно. Поэтому для подлодок такой переход от мирной деятельности к военной, который должен зависеть от поведения противника, задача крайне трудная и даже вряд ли выполнимая. Ввиду этого был сделан запрос, должны ли подлодки наблюдать в подводном положении, или же могут при приближении французских или русских судов их атаковать. Резолюция: атаковать лишь при невызывающих сомнения неприязненных действиях».

Приказ начальника разведочных судов об мерах охране-

ния Германской бухты предусматривал для разведки легких крейсеров, нахождение линейных крейсеров в этой бухте. поэтому с 1 августа утра они стали на якорь, в полной готовности к выходу в море, по внешнюю сторону бара, на Aussen Jade. От их выхода в море отказались на следующем основании:

«Так как война еще не началась, то не представляется опасным выдвинуть легкие крейсера на 50 миль от Helgoland'а. Линейные крейсера должны утром пройти бар. Дальнейшее их применение будет зависеть от поступающих известий».

Невольно напрашивается вопрос: как обстояло до этого времени дело с готовностью главных сил и какая деятельность выпала им за этот период. 30 июля большие боевые корабли были в Вильгельмсхафене заняты выгрузкой ненужных для войны материалов и инвентаря, шлюпок и практического запаса снарядов. Одновременно ими принимался второй боевой запас и предусмотренное мобилизацией усиление комплекта команд; последнее касалось главным образом кочегаров, чтобы иметь возможность развить наибольшую силу машин в условиях боя. Было приказано пока не разводить паров. В полночь с 30 на 31 июля линейные крейсера «Seydlitz» и «Moltke» получили приказание находиться в получасовой готовности пройти шлюзы. Это было сделано с целью—чтобы командование флотом могло выслать их в море в каждый момент; Однако, такая усиленная готовность ограничивалась уже тем, что для прохода линейных крейсеров через шлюзы требовалось около 4 часов, а в малую воду, из за их осадки, выход их вообще был невозможен. Другим препятствием являлся бар Aussen Jade, непроходимый в малую воду. Ввиду этого 31 июля днем было приказано вывести все большие боевые суда. Суда I эскадры стали на якоре на рейде Вильгельмсхафена, а линейные крейсера на рейде Schillig. После постановки на якорь огни на всех судах были закрыты, были откинуты сети, введены боевые вахты, орудия заряжены и машины в таком состоянии, чтобы через 45 минут можно было сняться с якоря; суда были «приготовлены к бою».

О принятых мерах готовности на рейдах в первое время войны полную и вполне соответствующую действительности картину дает боевой приказ № 1 III эскадры (см. приложение № 1.).

По прибытии в Вильгельмсхафен Командующего флотом, он перевел линейные крейсера с Aussenjade обратно в Вильгельмсхафен.

Однако, если расчитывали на английское нападение перед или одновременно с объявлением войны, то такая мера, как высылка вперед ценных легких судов без соответствующей поддержки большими боевыми судами, с военной точки зрения, не совсем понятна. Если бы произошло внезапное нападение, то легкие суда могли бы найти первую защиту только под орудиями Helgolanda и то лишь при ясной погоде. Лишенные части своей скорости от неприятельских попаданий, крейсера и миноносцы были бы жертвами противника; возможности же германской контр-атаки при этих условиях не было. Тогда как, одним из главных основных принципов ведения войны является то, чтобы всячески стараться добиться успеха в первом же столкновении с противником.

Начиная с 3 августа была организована сторожевая служба больших боевых судов, при которой один из кораблей I или III эскадры, или линейный крейсер, стоял на якоре в полной боевой готовности на рейде Schillig, причем якорное место, ввиду опасности от подлодок и минных атак, выбиралось такое, на котором корабль в малую воду, лишь не касался грунта. Впрочем эта мера служила только к защите Jade от атак миноносцев, так как для поддержки находящихся в море собственных сил, готовность одного единственного большого боевого корабля, конечно, не была достаточна.

Принятые меры для ночного времени были правильны и достаточны, так как ночью не было возможно поддержать легкие морские силы, находящиеся в море, большими боевыми судами, это привело бы лишь к тому, что эти ценные суда были бы поставлены в опасное положение. С другой же стороны, днем и, в особенности, в особенно благоприятные для нападения времена переходов от ночи к рассвету и в сумерки следовало бы держать в немедленной готовности часть больших боевых судов в море, или вне устья рек, как то вначале и было предположено начальником разведочных судов. Это относится в особенности к первым критическим дням, когда поведение противника было еще совершенно неизвестно. Если боялись это делать, из опасения атак подлодок, к чему мы еще вернемся, то следовало быть логичными и далее и вернуть также все легкие крейсера из сторожевой линии и перенести эту последнюю ближе к опорным пунктам. И после объявления войны долго продолжало существовать подобное несоответствие между употреблением легких сил и готовностью больших боевых судов, отчасти благодаря недостатку боевого опыта, но, главным образом, под-

влиянием оперативного плана [1]), составленного исходя из общего политического положения, в котором Германия не предусматривала никакой наступательной войны, плана стратегической обороны, запрещавшаго преждевременное вступление флота в бой. Тем более по этому ожидали *неприятельского нападения* и это ожидание господствовало в умах личного состава судов. Каждый, кто это испытал, никогда не забудет картину, как в первый раз выходили суда I эскадры и линейные крейсера в состоянии «готовности к бою».

Уже первый день выхода принес разочарование. Большие боевые суда стали на якорь в Jade и, впредь до дальнейшего, все штабы флота, эскадр и крейсеров в первую голову были заняты организацией охранения Германской бухты и укреплением устья рек. Очень быстро все военные интересы были обращены на решение этой очень важной, но все же второстепенной и чисто оборонительной задачи.

По прибытии Командующего флотом в Вильгельмсхафен 1 августа, после совещания флагманов на корабле *Fridrich der Grosse*, были изданы первые основные приказы в этом направлении.

Начальник разведочных судов получил следующую инструкцию:

«Начальник разведочных судов охраняет Германскую бухту. Днем внешняя линия—флотилия миноносцев в расстоянии 35 миль от плавучего маяка Elba I; внутренняя линия—дивизион тральщиков в расстоянии 23 миль от того же плавучего маяка. Между обеими линиями—подлодки, внутри за первой линией—легкие крейсера. Ночью внешняя линия и подлодки снимаются, а внутренняя линия занимается миноносцами».

Для этого начальнику разведочных судов, впредь до дальнейшего, подчинены все крейсера, флотилии миноносцев, флотилии подлодок, дивизионы тральщиков, летательные аппараты и воздушные суда. Применение тральщиков к сторожевой службе, ввиду слабого вооружения и скорости употребляемых для этого старых миноносцев, было вызвано необходимостью, так как недоставало других более подходящих судов и так как признавалось особенно важным охранение от прорыва неприятельских подлодок.

В дополнение к инструкции флота Открытого моря, начальник разведочных судов 2 августа отдал приказ о дневном и ночном охранении, который повторялся в подобной же форме и впоследствии, а потому приводится здесь буквально:

[1]) Этот оперативный план будет разобран во 2 главе.

Дневной приказ. (Tagbefehl)

4 ч. 30 м. у. IV флотилия миноносцев образует сторожевую линию по дуге, расстояние 35 миль от пл. маяка Elbe I.

7 подлодок I флотилии образует линию подлодок по дуге, расстояние 29 миль от плав. маяка Elbe I.

I дивизион тральщиков образует сторожевую линию по дуге, расстояние 23 мили от плав. маяка Elbe I.

Миноносцы и тральщики по указаниям начальников флотилий и дивизионов; *Kolberg* и *Mainz* внутри Германской бухты за южным флангом, *Danzig*—за северным флангом, VII флотилия миноносцев и остальные подлодки в гавани Helgoland'a.

Hamburg и *Stettin*, по занятии подлодками своих мест в линии, возвращаются в гавань Helgoland'a.

Ведущим для миноносцев кораблем в Германской бухте—*Mainz* до 4 ч. 30 м. у., затем—*Kolberg*. Все линейные крейсера на рейде Вильгельмсхафена.

Охранение и сторожевая служба имеют главной целью охрану от неприятельских подлодок и минных заградителей.

Ночной приказ. (Nachtbefehl)

8 ч. веч. начать ночное охранение.

II флотилия миноносцев в передовой сторожевой линии, по дуге в расстоянии 23 миль от плавучего маяка Elba I. С 8 ч. веч. крейсировать перпендикулярно к передовой сторожевой линии, вперед и назад.

Kolberg, *Hela*—за южным флангом, *Rostock* по возможности скорее занимает квадрат 158ε [1]).

В новой гавани Helgoland'a: подлодки, I дивизион тральщиков грузит уголь, VII флотилия миноносцев в готовности к немедленному выходу.

Миноносец *V 5* и *Stettin* охраняют новую гавань Helgoland'a. I и III флотилия миноносцев на рейде Altenbruch, *Cöln*, IV и VI флотилии миноносцев на рейде Schillig в готовности к немедленному выходу. *Cöln* является ведущим кораблем для миноносцев Германской бухты, II дивизион тральщиков приходит на рейд Schillig.

---

[1]) См. карту квадратов (карта 5)

Летательным аппаратам по возможности произвести еще раз разведку до наступления темноты».

Организация охранения и сторожевой службы ясно видна из этих приказов и графически изображена на карте 7. Бросается в глаза, что устье Ems'a не входит в охраняемый район; к этому пункту мы еще вернемся впоследствии.

Меры для ночного охранения были большого объема, т. как ночью в Elbe и на Jade содержались четыре особых атакующих флотилии, готовых к немедленному выходу к Helgoland'у на случай, если бы было донесено о появлении неприятельских судов. Такая повышенная готовность атакующих флотилий не могла быть длительной и могла поддерживаться лишь в такие ночи, в которые, на основании условий погоды, или специальных известий, была особая вероятность неприятельских атак.

За этими приказами, уже 2 августа были составлены первые «Основные положения для действительности охранения на первое время после начала военных действий». В них особо отмечается, что охранение должно было действительно, главным образом, против подлодок и затем против минных заградителей.

Характерно распоряжение, по которому для сторожевой службы применяются преимущественно старые легкие крейсера. Оно соответствовало тогдашнему пониманию оперативного плана, который будет разобран в следующей главе, исходило из мысли, что война продлится лишь несколько месяцев, и желания по возможности сберечь новые и ценные крейсера до определенно ожидавшегося решительного боя, но не учло того, что противник, в случае операций в Германской бухте, воспользуется своими лучшими силами, с которыми старые германские крейсера не смогут равняться ни по скорости, ни по вооружению. Лишь после сравнительно долгого опыта войны было сознано, что во всех тех случаях, когда было возможно ожидать столкновения с противником в свободных от минных заграждений районах моря, самый новый и наилучший материал только-только оказывался достаточным для избежания неудач, главным результатом которых, даже при малом числе погибавших судов, было производимое ими моральное впечатление. Так как постоянное содержание современных крейсеров в сторожевой линии отпадало по причинам необходимости сохранения их материальной части, было бы правильнее перенести линию сторожевого охранения под защиту береговых батарей, отказаться от постоянного содержания легких крейсеров в море в сторожевом охранении и этим

лишить по возможности противника более ценных об'ектов для нападения. Однако, это понимание появилось лишь после первого столкновения с врагом.

В дальнейшем «Основные положения» были дополнены следующими заслуживающими внимания раз'яснениями о цели и деятельности судов в дневном и ночном охранении.

Дневное охранение.

Цель охранения: охрана Германской бухты в первую очередь от неприятельских подлодок и во вторую от минных заградителей.

Инструкция при дневном охранении: миноносцам не вступать в бой с истребителями, уклоняться от них, стараться навести их и прочие легкие силы на линию подлодок.

Подлодкам атаковать в случаях возможности верного минного выстрела истребители и легкие крейсера.

Дивизионы тральщиков своевременно уходят от истребителей (гавань Helgoland'а, устья рек). Если подлодки проникли в глубину Германской бухты, пытаться зигзагообразными курсами с большой скоростью затруднить им пребывание в ней и заставить их чаще всплывать на поверхность и тратить побольше электрической энергии.

Как только будет донесено о появлении неприятельских подлодок, находящаяся на Helgoland'е флотилия миноносцев выходит и старается уничтожить их подобными же средствами.

Легким крейсерам действовать против истребителей и легких сил, но, если будет сообщено о появлении подлодок, отходить в устье рек и к стоянкам.

Легкие крейсера не должны подвергаться атакам подлодок, в особенности же новейшие современные крейсера флота.

Летательные аппараты, кроме общего наблюдения должны, главным образом, доносить об подлодках и операциях с минами заградителей неприятеля.

Ночное охранение.

Цель ночного охранения: охрана Германской бухты, в особенности от операций с минами заграждений и прочих средств закупорки.

Инструкция при ночном охранении: миноносцам уклоняться от истребителей и легких крейсеров, по возможности скорее вновь занимать посты; действовать самым энергичным образом против минных заградителей.

Легким крейсерам: уничтожать истребители и прочие легкие силы.

Флотилии миноносцев из Helgoland'a атакуют, как только будет донесено об стоющих (атаки Ред.) объектах.

Все легкие силы всеми средствами стараются препятствовать попыткам закупорки Jade и Elbe.

В вышеизложенном бросается в глаза, что в нем ничего не говорится как поступать при появлении крупных неприятельских сил. Однако, с этим самым тесным образом связан вопрос об малой степени поддержки охранных и сторожевых сил большими крейсерами и линейными кораблями.

Как на значительную опасность для легких крейсеров указано на атаки неприятельских подлодок; легкие крейсера не должны им подвергаться, но должны, предоставив миноносцы в таких случаях самим себе, возвращаться в устья рек. В первый год войны, в органах командования флотом и в строю, мы вообще находим признанное позже слишком большим преувеличение опасности от подлодок, факт, значительно способствовавший бросающемуся в глаза сбережению главных сил.

В «Основных положениях» было упомянуто о воздушной разведке аппаратами и воздушными судами, но средств для этого было в то время еще очень мало. Из первых имелось на Helgoland'e сперва 6, а позднее 9 апаратов, но район их не превышал сперва 70 мил от Helgoland'a, а позднее в среднем 30 миль от опорного пункта. Несмотря на это, скоро было установлено регулярное утреннее и вечернее наблюдение по секторам, если это, конечно, позволяли условия погоды. В противуположность этому, единственный имевшийся тогда воздушный корабль L 3 производил лишь практические полеты у германских берегов и должен был доносить о виденном. При рассмотрении всех приказаний, отдававшихся воздушным силам, надо иметь ввиду, что это оружие находилось еще в состоянии технических испытаний и развития. Особое значение придавалось вечерней разведке, для выяснения ночных предприятий противника и условий для собственных атак. Одновременно с охраной Германской бухты флотом Открытого моря, производилось планомерное приведение в готовность береговой обороны командованием станцией Северного моря и комендатурами, были поставлены предусмотренные мобилизационным планом минные заграждения в Ems, Jade, Weser, Elbe и в Lister Tief, было усилено вооружение береговых батарей и фарватер Elbe' и у Cuxhaven'a особо надежно заперт затопленными судами. И без того

опасная навигация в Гельголандской бухте была особенно затруднена неприятелю снятием плавучих маяков, входных бакенов и особо-приметных береговых мест. [1]) В качестве дальнейших мероприятий в этом направлении согласно инструкции «по усилению мер охраны военного времени» было приказано потушить почти все маячные огни, вплоть до расположенных глубоко в устьях рек, которые с этого времени зажигались лишь по особым распоряжениям, при входе и выходе судов.

О подробностях этой сложной, разработанной еще в мирное время, системы обороны будет упомянуто ниже. Пока приведенных здесь описаний достаточно, так как в течении всей войны, за исключением летательных аппаратов и подлодок, никакие другие силы противника в Северном море не приближались к нашим береговым сооружениям настолько близко, чтобы эти меры обороны с'играли свою роль.

Во время периода натянутых политических отношений не было речи об использовании Ems'а для расширения разведки. Наблюдение в устье этой реки было поручено исключительно береговой обороне с ея скромными средствами. Лишь 3 августа, непосредственно перед об'явлением Англией войны, когда было получено донесение об выходе истребителей из Dover'а, было приказано *Mainz* и IV флотилии миноносцев идти в Ems для более серьезного наблюдения за этим устьем, ибо, по полученным сведениям, «блокада могла начаться во всякое время». Впрочем, этим силам была поручена более важная задача, чем только охранение Ems'а. Они должны были использовать свою фланговую позицию у Ems'а для атаки в тыл неприятельских миноносцев, если бы последние атаковали наши силы в устьях рек. В этой операции должен был также принимать участие легкий крейсер *Ancona*, приписанный к береговой обороне Ems'а, хотя в пригодности этого старого, тихоходного и укомплектованного по мобилизации резервистами корабля, для такой трудной задачи, можно было сильно сомневаться. Такая задача стоила того, чтобы выделить для ея выполнения особо отборные крейсера. Впрочем, вначале по ходу событий и вооруженные силы Ems'а должны были ограничиться лишь береговой обороной и не получали приказаний принять участье в разведке.

Сильное напряжение бдительности охранных и сторожевых сил и береговых наблюдательных пунктов при твердой

---

[1]) Жертвою этой меры сделалась старая церковная башня на Wangeroog, хорошо известная всем мореплавателям, уцелевшая в свое время после сильнаго шторма и стоявшая одиноко.

уверенности, что атака неприятеля неизбежна, привела к тому, что вечером 3 августа, тотчас после получения известия о войне с Францией, произошло недоразумение, подобное разыгрывавшимся в эти дни во многих местах Германии. В 6 ч. 22 м. веч. Вильгельмсхафенское отделение службы связи сообщило, что ожидается налет французских аппаратов.

Между 10 и 11 ч. веч., со многих наблюдательных станций, преимущественно береговых, поступили донесения об летательных аппаратах. Это сопровождалось даже усиленным ружейным и пулеметным огнем из многих мест города Вильгельмсхафена, казарм портовой дивизии, наблюдательного пункта у третьего входа в гавань и т. д., и повторилось, с коротким промежутком, дважды. С судов не было замечено ничего. Такое всеобщее заблуждение [1]), вызванное вероятно быстрым движением облаков при восходящей луне, впоследствии не повторялось.

Период политической натянутости в первые дни не отразился значительно на движении судов. За исключением строгого наблюдения за входящими судами и их окарауливания им не делалось еще никаких затруднений при подходе к портам. Согласно распоряжения, опубликованного обычным путем в лоцманских заметках, после об'явления «непосредственно ожидаемой военной опасности», все приходящие суда должны были собираться в пункте в 10 милях к NW от Helgoland'а, где они осматривались и с караулом отправлялись в гавани. Телеграмма Морского Министерства от 1 августа указывала, что всякий ввоз в высшей степени желателен; следовало в особенности на основании постановления Союзного совета стараться задерживать в германских территориальных водах суда с нефтью и минеральными маслами. Еще 3 августа, в числе прочих, прибыли: английский пароход *Rossal* с зерном в Бремерхафен и английский пароход *Borderland* с железом в Гамбург; кроме того, по желанию министерства иностранных дел, до 7 ч. веч. 3 августа, был разрешен выход в море иностранных торговых судов. Еще после полдня этого дня, вниз по Elbe вышло несколько английских пароходов, в том числе *Liberty*, *City of Oporto* и *San Wilfrido*, хотя им при выходе поневоле делались известны наши минные заграждения, фарватерные ограждения военного времени и прочие военныя приго-

---

[1]) Было даже получено донесение по радио, что на Вильгельмсхафенскую ратушу упала бомба, которая разорвалась, хотя в действительности ничего подобного не было.

товления. Лишь после того, как *San Wilfrido* наткнулся на минное заграждение у Cuxhaven'а и затонул, проход торговых судов был воспрещен комендатурой этого порта. Это далеко идущая с германской стороны предупредительность в отношении неприятельских торговых судов в начале войны, несмотря на предпринятые дипломатические шаги едва ли привела к обоюдности. В то время, как в германских портах были конфискованы 1 бельгийский, 1 русский, 4 французских и 70 английских пароходов, Германия потеряла от той же меры в Англии не менее 144 пароходов, 12—были задержаны во Франции и 30—в России. Приходящие в эти дни отечественные пароходы доносили единогласно об обширных и заметных передвижениях английских морских сил. Эти донесения с одной стороны указывали на очень рано начавшуюся и трудно связываемую с внешним поведением Англии мобилизационную деятельность английского флота, с другой же стороны, благодаря большей частью неточным данным о времени и месте, или запоздалости поступления сведений, имели малую цену в военном отношении. Между прочим 31 июля пароход *König Friedrich August* сообщил из Cuxhaven'а, что он еще 27 Июля в 9 ч. утра встретил у Portland'а идущие в восточном направлении силы, состоявшие из I и III английских линейных эскадр, крейсерскую эскадру, состоявшую из судов типа *Invincible*, и другую, состоявшую из судов типа *Defence*, а вечером встретил, видимо, те же силы, шедшие без огней у Dover'а. На следующее утро эти суда вышли в Северное море к плавучему маяку Noord Hinder выслав вперед разведочную линию крейсеров. Таким же образом, лишь впоследствии из газетных сведений из Англии стало известным, что еще 29-го страховые военные премии возросли там внезапно в три-четыре раза и что Адмиралтейство 30-го затребовало в большом размере угольные транспорты и уголь для флота, а судовладельцы задерживали свои суда в отечественных гаванях. Одновременно, вернувшийся из отпуска морской инженер доносил, что он 30 июля видал на Темзе 16 линейных кораблей (вероятно II флота), между которыми были *Lord Nelson*, 4 малых минных транспорта, из них *Jason*, и 4 минных крейсера-заградителя, между которыми был *Appolo*, с минами на палубах. Охранение Темзы сторожевыми судами и подводными лодками было в это время уже налажено, а линия Dover—Calais охранялась крейсерами и миноносцами. В тот же день один германский пароход видел уже на Доггер—банке несколько английских эскадр, состоявших из 20 линейных

кораблей, 4 линейных крейсеров и 20 легких крейсеров. Эти суда шли курсом на Skagen. Подтверждением этому сведению служило донесение рыбачьего парохода, видевшего 30 июля в 3 ч. утра, между Доггер—банкой и Skagen, а также 31 июля ночью, примерно в 40 милях к NW от Helgoland'а, суда шедшие без огней. Видимо, уже в это время было начато наблюдение за Германской бухтой. Сведение эти совпадают с донесением парохода *König Friedrich August.* 31 июля пароход *Cincinnati* установил у Noord Hinder присутствие до 37 английских военных судов, среди которых была крейсерская эскадра и флотилии миноносцев. Далее пароход *Ursula Reimers*, входя в Бремерхафен 1 августа, сигнализировал, что он у Portsmouth'а видел английские минные заградители за работой и у Downs много военных судов шедших на Ost. Пароход *Rio Pardo* установил нахождение в гавани Dover'а большого числа английских подлодок, пароход *Frankfurt* видел 31 июля утром у Eastbourne 5 легких крейсеров, у Dover'а—линейный корабль *Agamemnon* и 3—типа *Gooliath*, идущих на Ost, у East Goodwin—4 типа *Majestic*. Особенно важно было сообщенное одним пароходом сведение, подтверждавшее, что уже 30 июля между 4 и 8 ч дня 35 английских военных судов находилось в середине Северного моря, идя курсом NW. Дальнейшия сведения получили от легкого крейсера *Strassburg*, который возвращаясь из-заграницы и пройдя самым большим ходом Английский канал, прибыл в Вильгельмсхафен 1 августа в 8 ч. вечера. В канале он видел суда типа *Carnarvon* (V эскадра крейсеров), *Agamemnon* (или *Lord Nelson*) с 3 линейными кораблями VI или IV эскадр линейных кораблей и *Skirmisher* с VII флотилией истребителей, а также один крейсер типа городов. Начиная с острова Уайта 26 судов (легких крейсеров и истребителей) следили за ним до тех пор, пока с наступлением темноты не потеряли связь. У банки Sandettié он прошел сторожевую линию крейсеров.

Только непосредственно перед самой Германской бухтой никто не видел английских морских сил. Однако, там уже раньше было установлено присутствие датских и английских рыболовных судов, которые с полным основанием можно было считать подозрительными в смысле шпионажа, хотя против них нельзя было принимать тех мер, которые, с военной стороны были желательными. Так, например, еще 1 августа подозрение вызвали два датских моторных рыболовных судна, вышедших из Wangerog'а при входе II эскадры в Jade; они были отпущены, хотя и имели возможность уви-

деть часть стратегическаго развертывания германских морских сил. 2 Августа английский рыбачий пароход «*Zenobia*» был остановлен и осмотрен миноносцем «*G—III*» к северу от Helgoland'а, но ему было лишь приказано покинуть Германскую бухту; задержать и привести его в порт было разрешено лишь в случае сопротивления с его стороны. На следующий день был встречен другой английский рыбачий пароход из Grimsby в 13 милях к северу от Helgoland'а, занимавшийся там рыбной ловлей. Хотя этот повторный случай ясно показал, что мы имеем дело с английскими наблюдательными судами, но и этот пароход был отпущен, дабы не вызывать осложнений. По этой же причине, даже после начала войны с Францией, все еще не разрешался выход наших вспомогательных крейсеров. И теперь, как и раньше, нерешительная политика господствовала самым тяжелым образом над всеми военными мероприятиями [1]).

По этому будет понятен тот вздох облегчения на флоте, когда 4 Августа, в 7 ч. 30 м. веч. было объявлено о начале войны с Англией и этим положен конец неясностям неопределенного положения. Конец натянутого периода и начало военных действий обозначались первым оперативным приказом командующего морскими силами Открытого моря, который, принимая в основу приводимый ниже оперативный приказ кайзера, указывал следующее:

— Первая дислокация морских сил Открытого моря:

«II и III эскадры и прочие готовые части морских сил открытого моря Северного моря—Jade.

II эскадра и прочия готовыя части морских сил открытого моря Балтийского моря—Elbe.

Один крейсер и одна флотилия миноносцев—Ems.

Все крейсера, флотилии миноносцев, подлодок, дивизионы тральщиков, летательные аппараты и воздушные суда впредь до дальнейшего распоряжения подчиняются начальнику разведочных судов, которому поручается охрана Германской бухты и Ems'а.

Четыре подлодки, по выбору старшего из начальников флотилий подлодок, должны быть в немедленной готовности к дальним операциям».

Перенос дислокации II эскадры в Elbe произошел вследствие лучшей тамошней защиты от миноносцев и подло-

---

[1]) Еще 4 августа в 10 ч. утра суда отряда береговой обороны Балтийского моря получили категорическое приказание не осматривать судов под английским флагом.

док, которых ожидали против судов этой эскадры, не имевших сетевого заграждения, перед боновым заграждением Cuxhaven'а. Перемены в организации охранной службы Германской бухты с началом войны не потребовалось. Теперь можно было приступить также и к наступательным операциям, вроде посылки подлодок в дальние предприятия, высылке вспомогательных крейсеров в Атлантический океан и к посылке *Königin Luise* в Темзу.

---

2. Основания для оперативного приказа.

Политическому руководству, не смотря на все усилия и уступки, не удалось удержать Англию от вступления в войну. Англия, как всегда расчитывал мор. ген. штаб, выступила на стороне наших врагов. Этим фактом континентальная война превратилась в мировую и морские операции получили решающее значение. Англия сделалась душей, связующим звеном всех союзников, прочно их сковывая, и этим самым являясь нашим главным противником, что никогда не следовало упускать из виду. Однако, в то время как в случае войны исключительно с Францией и Россией соотношение морских сил позволяло бы нам развить деятельность, далеко выходящую за пределы Северного и Балтийского морей и распространяющуюся по всем морям с пределом лишь у берегов противников, в данном случае, вследствие невыгодной политической обстановки, географического положения и при отсутствии союзников на море, могущих дать усиление морской силы, наш флот оказался предоставлен собственным силам и должен был противустоять подавляющему превосходству Англии и ея союзников. Вследствие недостатка собственных опорных пунктов вне отечественных вод (у наших союзников также не было таковых), деятельность флота Открытого моря естественно ограничивалось Северным и Балтийским морями. Однако, чтобы оценить значение этого ограничения сферы деятельности, необходимо разобраться в нижеследующем.

Ведение войны есть общая задача армии и флота, оба тесно соединены друг с другом и должны друг друга дополнять. Но между ведением войны на суше и на море есть разница не всегда понимавшаяся и оценивавшаяся в Германии.

Армия и флот имеют совместную задачу привести неприятельский народ в такое положение, чтобы ему мир сделался желательнее, чем продолжение войны; другими словами—сло-

мить направленную против нас волю противника. В то время как армия стремится к достижению этой цели путем уничтожения неприятельской армии и занятия его территории, морская война не может достичь своей цели таким непосредственным путем. Неприятельские берега останавливают морские силы, последние не могут проникнуть на неприятельскую территорию, не могут достичь центра неприятельской организации. Само море, однако, не принадлежит отдельным нациям, а всем народам вообще, а потому завоевание пространства, как в сухопутной войне, здесь не может иметь места, даже нейтральное судоходство лишь с трудом поддается вытеснению с определенных районов моря. Значение моря лучше всего определяется выражением географа Ратцель: «море лишь путь»; но оно самый большой и важный путь нашей земли, который нельзя сравнить ни каким, другим, в экономическом, военном и политическом отношениях. Достижение и сохранение господства над этим путем есть поэтому главная цель морской войны. Господство на море есть ни что иное как контроль над морскими путями. Все народы, не только одни воюющие, пользуются этими путями и пользуются ими, смотря по их положению и экономическим потребностям, в разной степени. Отсюда следует, что всякое военное влияние тотчас может привести к ущербу интересов нейтральных. Это относится как к самой блокаде, так и особенно становится заметным, когда, расширяя блокаду, закрывают для мореплавания целые морские районы. В этой войне, в которой английский флот несомненно господствовал над далекими океанами, но в то же время должен был вести ожесточенную войну против подлодок, находившихся под морем, над которым он господствовал, обстоятельства и обстановка были особенно тяжелы. По этим причинам, морская война имеет более сильно выраженный политический характер, чем сухопутная, непосредственно не затрагивающая нейтральных.

Таким образом, экономическое давление на суше возможно лишь после побед или завоеваний территорий, на море же оно достигается немедленно и непосредственно. Об таком влиянии, вице-адмирал v. Maltzahn выражается следующим образом: [1])

«Не только побережье страдает от запирания противником наших портов, но и вся страна. Суда неприятеля должны остановиться там, где кончается вода, но бронированная рука морского господства простирается далеко вглубь страны; она стучит в двери конторы купца в глубине страны, в двери

[1]) «Морское могущество и военный флот», стр. 39, IV книга, I том общего сочинения: Германия при кайзере Вильгельме II.

фабрик в больших внутренних промышленных центрах, а также в двери рабочих».

«Такая чувствительность к морской войне, уже давно существовавшая для Англии, заставила континентальные государства все больше и больше сближаться; этим нарушилось и было сдвинуто то соотношение, которое существовало в конце Наполеоновских войн. Экономическая зависимость континента от Англии, которую создало начало прошлого столетия, не существует больше в прежнем значении этого понятия. Но она превратилась в военную зависимость в том отношении, что континентальные государства сделались уязвимее для главного английского оружия—морской войны. Этим самым им, конкурентам Англии, навязано соревнование в морских вооружениях, соответственно их доле в морских сношениях и торговле, иначе они должны будут жить лишь по милости Англии».

При таком характере морской войны, кроме взаимного соотношения сил, о котором речь будет ниже, первенствующее значение имеет расположение военных портов и опорных пунктов по отношению к торговым путям. Оба фактора обуславливают оперативные возможности.

Если пока, при этом разборе, оставить в стороне путь соединяющий Кильскую бухту с Северным морем вокруг Скагена, ибо он был фактически использован в малой степени и лишь долго спустя после начала войны (причины будут приведены в дальнейшем изложении) — то единственным нашим операционным базисом в войне с Англией была Германская бухта. Она оказалась, после отрезания германских морских сообщений со всеми значительными торговыми путями, несомненно в мертвом углу. Поток мировой океанской торговли проходит к западному британскому берегу, огибает берега Англии и лишь после этого достигает нас. Англия расположена по отношению к Германским берегам, примерно как о. Helgoland по отношению к устью Elbe, т. е. Англия блокирует нас уже одним своим географическим положением; она может закрыть торговые пути к нашим гаваням и прекратить нашу торговлю без вступления ея флота в бой. Но даже в самом Северном море, после начала войны, ни один торговый путь не проходил в доступном из Германской бухты расстоянии мимо этой последней. Приходящая из океана торговля направлялась под прикрытием орудий Dover'а к Темзе, или же, подходя с севера, собиралась у шотландского берега, чтобы оттуда, следуя вдоль берега Англии, достичь портов. Торговля из Балтийского

моря шла от Скагеррака к шотландскому берегу и там соединялась с мировой. Расстояние от Helgoland'а до торгового пути у Скагеррака было слишком велико, чтобы можно было длительно достигать его надводными силами с надеждой на успех и не опасаясь мер противодействия.

Как общий вывод можно сказать, что английский флот, уже одним своим присутствием у выходов из Северного моря мог выполнить свои главные задачи. Такая позиция прикрывает британские сообщения, ведущие как из океана, так и от Скагеррака, обеспечивает английскую торговлю и восточный берег Британии, отрезывает германскую торговлю от океана, защищает британские острова от высадки и одновременно— собственную перевозку войск через Канал на континент. Только одна цель требовала большего чем оборона—уничтожение германского флота. Для этого англичане должны были драться. Однако, это сделалось бы необходимым лишь в том случае, если бы германский флот угрожал прочим вышеперечисленным задачам английского [1]).

Как ни горячо желаемо было уничтожение германского флота сразу после начала операций, риск для Англии был слишком велик. Прекращение германской торговли легко достигалось без собственных потерь и потому стояло на первом плане. Если бы удалось этим средством выиграть войну, то уничтожение германского военного флота всегда могло быть достигнуто условием мирного договора.

Напротив, германский флот, вследствие неблагоприятного географического положения, мог достичь нанесения вреда английской и прикрытия собственной морской торговли лишь завладением господства на море путем удачных и победоносных боев. Остается лишь вопрос насколько соотношение сил и расположение опорных пунктов в Северном море позволяли вести операции к достижению такой цели.

Для развития соотношения сил основанием оставались до начала войны те положения, которые лежали в основе закона о флоте 1900 г. Они гласили: «Германия должна обладать настолько сильным флотом, чтобы война, даже для наисильнейшего морского противника была связана с такими опас-

---

[1]) В Балтийском море, наоборот, географическое положение Германии может быть названо благоприятным. Здесь русский флот находился по отношению к нам в таком же положении, в каком мы находились в Северном относительно английского флота. Английскому продвижению в Балтийское море мы могли помешать с надеждой на успех, при посредстве канала кайзера Вильгельма и действуя по внутренним операционным линиям. Так как история войны в Балтийском море будет обработана особо, то о балтийском морском театре войны мы пока больше не будем говорить.

ностями, которые угрожали бы его мировому положению». Эта никогда не терявшаяся из виду цель нашего морского законодательства имела таким образом характер предупредительный и чисто оборонительный. Это следует иметь в виду при сравнении находившихся в действительности к началу войны сил.

Против общего тоннажа крупных боевых судов тройственного согласия в 800.000 т., двойственный союз имел лишь 400.000 т. Если же взять только соотношение между силами, которыми Англия и Германия располагали в Августе 1914 г. для боевых действий в Северном море, так как союзники Англии никогда не выступали на этом морском театре, то получится следующая картина:

Август 1914 г.	Большие боевые суда.		Старые линейные корабли.	Старые линейные крейсера.	Легкие крейсера.	Миноносцы.		Подлодки.	
	Лин. корабли.	Лин. крейсера.				Новые.	Старые.	Чисто наступат.	Относительно наступат. и береговой обороны.
Английские.	20	4	36	20	35	78	77	7	51
Германские.	13	3	22	5	14	42	46	10	18

Таким образом, против 24 больших английских боевых судов имелось всего 16 германских. Отношение было 2:3. Еще более неблагоприятным становится это соотношение, если принять во внимание пять дальнейших английских линейных крейсеров, из которых один *Invincible* находился в капитальном ремонте, *Australia* был в Южном море, а *Inflexible*, *Indomitable* и *Indefatigable* находились в Средиземном море. Как раз эти последние суда могли во всякое время появиться на театре Северного моря. Приняв во внимание эти пять линейных крейсеров, получается соотношение 16:29 = 1:1,8, т. е. почти двойное превосходство в больших боевых судах на английской стороне (см. таблицу 3).

Оба флота усилились в первое полугодие войны достройкой строившихся судов. Усиление это с показанием сроков вступления в строй было следующее:

Англия.		Германия.		
Название судов.	Вступление в строй.	Название судов.	Вступление в строй.	Готовность к действию.
«Agincourt» . . .	7/VIII—14.	«Grosser Kurfürst» . . .	30/VII —14.	Сент. 14.
«Erin»	22/VIII—14.			
«Tiger»	3/X —14.	«König» . . .	9/VIII—14.	Февр. 15.
«Queen Elizabeth»	2/X —14.	«Derfflinger» .	1/IX —14.	Ноябрь 14.
«Benbow» . . .	7/X —14			
		«Markgraf» . .	1/X —14.	Февр. 15.
«Emperor of India»	12/X —14.			
		«Kronprinz» . .	8/XI —14.	Февр. 15.
«Canada» . . .	27/XI —14.			
«Invincible» . .	по окончанию капит. ремонта.			

Таким образом, усиление происходило в той же пропорции, а потому ничего не изменяло в первоначальном соотношении сил [1]). Число устаревших линейных кораблей имеет мало значения для суждения об оперативных возможностях. Очень быстро выяснилось, что боевые качества этих судов не соответствуют более силе действия современных самодвижущихся мин и мин заграждения. За исключением восьми судов типа *King Edward* и судов типа *Deutschland* и *Braunschweig*, находившихся в начале войны в первой боевой линии, остальные суда до *Dreadnought*'ского периода применялись уже в начале войны в Северном море лишь как материальный резерв. Они могли получить боевое значе-

[1]) Следует иметь в виду, что срок вступления в строй не равнозначен с сроком боевой готовности и не совпадает с ним. Между ними находятся: пробные испытания и обучение личного состава, что может занять различное время, смотря по обстоятельствам. Однако, в виду неизвестности сроков боевой готовности английских судов, сопоставить их с нашими было невозможно.

ние лишь после сильных потерь обеих сторон в больших боевых судах. Но и тут, значительное превосходство англичан сделалось бы чувствительным, если бы крупный бой привел к существенным потерям больших боевых судов с обоих сторон.

Для суждения об оперативных возможностях, кроме соотношения больших боевых судов, очень важно число разведочных сил и миноносцев. Если считать большие и малые крейсера вместе, то Англия располагала в крейсерах—почти тройным, а в миноносцах—двойным численным превосходством [1]). Усиление, до весны 1915 г., должно было лишь еще ухудшить это соотношение: с английской стороны можно было ожидать прироста легких крейсеров по меньшей мере одиннадцати, которым с германской стороны могло быть противупоставлено лишь три достраивавщихся. Таким же образом ожидался непропорционально большой прирост в миноносцах с английской стороны. Благоприятно было соотношение наступательных подлодок.

Для разбора вероятностей успеха, кроме сравнения числа судов, большое значение имеет выяснение качеств отдельных типов. Здесь имеются примерно следующие соображения: *Калибр* крупной артиллерии был на английской стороне больше, чем на германской: 13 английских больших боевых судов имели 34,3 см., остальные—30,5 см. орудия, тогда как из германских судов лишь девять имели 30,5 см., а остальные—28 см. В *числе* же орудий германский большой боевой корабль превосходил таковой же английский в среднем на два; однако, вследствие расположения орудийных башень суда типов *Nassau* и *Ostfriesland* не могли использовать вполне этого преимущества при стрельбе по траверзу. Меньшая величина германских калибров уравновешивалась сильным взрывчатым действием и большей пробивной способностью германских снарядов, но флот получил подтверждение верности этих теоретических и полигонных выводов лишь после первых военных удач. Точно также суждение о скоростях английских больших боевых судов, не имея боевого опыта, было основано на шатких данных, но, в противуположность суждению об результатах нашей артиллерийской стрельбы, даже на флоте было скорее слишком оптимистично в отношении

---

[1]) Здесь не сосчитаны 24 новых, принадлежащих к сторожевым флотилиям, миноносцев, так как они предназначались только для береговой обороны, а также 4 больших и 4 малых крейсера, находившихся в Средиземном море, и суда, находившиеся в капитальном ремонте.

ожидаемых результатов от германских судов, в особенности линейных крейсеров.

Но несомненно сильной стороной германских судов, в особенности для ночного боя, была их многочисленная и хорошая средняя артиллерия, которую английские большие боевые суда имели лишь начиная с типа *Iron Duke*. Прежде же всего английские большие боевые суда уступали таким же нашим в расположении и силе броневой защиты, в подводной защите, остойчивости и плавучести; точно также преимуществом германских судов было численное превосходство минного вооружения и более сильное взрывчатое действие мин. Однако, использование этого преимущества ограничено тем, что чтобы получить возможность использовать минное оружие надо в большей части случаев пройти через широкую зону исключительно артиллерийского боя и очень часто до минного выстрела бой вообще не доходит.

Более старые германские линейные корабли в смысле величины и артиллерийского вооружения были в общем слабее таковых же английских. Суда типов *Kaiser Friedrich* и *Wörth*, вследствие их малой скорости и недостаточной броневой защиты над броневым поясом, при всех операциях рассматривались как неподходящие для боевого строя и употреблялись лишь для особых назначений.

Английский флот в 1910 г. перешел на легких крейсерах с артиллерии в 10,2 к 15 см., за счет значительнаго увеличения водоизмещения и стоимости. По этому, вооруженные восемью или девятью 15 см. орудиями суда типа «городов» были сильнее соответствующих германских крейсеров в артиллерии, но в скорости несколько уступали. Только новейшие английские легкие крейсера и приписанные к флотилиям превосходили довольно значительно в скорости соответствующие германские типы. Употреблявшийся для сопровождения эскадр тип крейсеров *Boadicea* и тип более старых приписанных к флотилиям крейсеров (*Scouts*) были слабее в защите и мореходных качествах наших крейсеров, при приблизительно одинаковой артиллерии.

Слабая артиллерия наших миноносцев объяснялась тем, что с германской точки зрения миноносец рассматривался в первую очередь как минное оружие, которое не должно было страдать от установки более сильной артиллерии. По этому, в минном вооружении германские миноносцы значительно превосходили английские. Последние имели двойные аппараты лишь начиная с класса L, и 53 см. мины с класса G (бюджета 1908—09 гг.). Но английские миноносцы,

по крайней мере большинство истребителей активных флотилий, имели преимущества нефтяного отопления. Оно позволяло им поддерживать высокую среднюю скорость на продолжительное время и быстрое доведение хода до наибольшего во всякое время, давало отсутствие дыма и увеличивало их район действия. Наш флот Открытого моря не располагал к началу войны миноносцами с исключительно нефтяным отоплением. Употреблявшееся у нас отопление углем, или смешанное, давало впрочем преимущество большей надежности. Лишь впервые те 12 миноносцев, которые по судостроительной программе должны были вступить в строй осенью 1914 г. имели исключительно нефтяное отопление.

Очень чувствительным недостатком для производства операций к английским берегам и в северную часть Северного моря был сравнительно небольшой район действий миноносцев. Этим не только значительно ограничивалась возможность отдаленных, расчитанных на несколько дней, операций миноносцев, но при необходимости их применять как средство защиты от подлодок при походах линейных судов невыгодно отражалось и на районе действия всего флота.

Преимущества и недостатки отдельных типов с обеих сторон этим в общем намечены, однако, окончательное суждение в этом отношении могла дать лишь война, т. к. развитие техники шло такими гигантскими шагами, что опыт прежних морских войн, даже русско-японской, не мог дать окончательного вывода о преимуществе того или иного судового типа к началу войны. Итак, пока этот вопрос не был окончательно решен в определенном смысле, находящиеся в числе прочих «неизвестностей», способности и качества командования и личного состава должны были иметь особое значение при расчетах.

Способности и подготовка английских морских офицеров вполне оценивалась нашими офицерами. Обучение было тщательное и продолжалось до чина мичмана почти семь лет. Курсы для специалистов, хотя и сокращенные лучшей технической подготовкой офицеров, все же были очень продолжительные. Для дальнейшего образования были устроены курсы мор. ген. штаба в главных военных портах. Благодаря производству за отличие до чина капитана 1 ранга, поддерживалось честолюбие и способным офицерам дана возможность достигать ответственных должностей в молодых годах. Морские офицеры сравнительно много были в море; число береговых должностей по сравнению с численностью офицерского состава было незначительно. По этому привычка

к морю и морской опыт стояли на высокой ступени. В научном отношении, впрочем, германский офицерский состав стоял выше, благодаря лучшей германской школьной подготовке.

Также благоприятно было мнение и об английском низшем составе. Долгая продолжительность службы унтер-офицеров и матросов и всеми мерами поддерживаемые традиции приводили к заключению, что английский личный состав вполне удовлетворит всем требованиям; путем увеличения числа учреждений для подготовки судовых юнг было достигнуто, что большая часть морского комплектования состояла из бывших судовых юнг, на целесообразную подготовку которых было обращено большое внимание. Продолжительность артиллерийских и минных курсов была значительная, что позволяло основательную специальную подготовку. Людям была предоставлена большая свобода в выборе специальности. Почти всюду производство происходило не по линии и старшинству, а по экзамену, который допускался по прошествии минимального срока службы. Приводимые время от времени в прессе утверждения нескольких недовольных об яко-бы широком недовольстве среди английских унтер-офицеров и матросов было преувеличено. Недостаток личного состава, о котором также писалось в местной и заграничной прессе, не был доказан. По подсчетам имеющийся активный состав был достаточен (на случай мобилизации) для укомплектования I и II флотов, заграничных судов, всех минных судов и подлодок и для покрытия половины потребности III флота. Для достраивающихся судов, готовность которых в случае войны должна была быть ускорена, было также достаточно личного состава. Для укомплектования остальных судов, имевших значение, и береговых станций число резервных матрос было в общем достаточно.

В конце концов оценка способностей личного состава есть дело суб'ективное. Особое значение для оценки имеет по этому мнение ответственного руководителя морских сил, в лице адмирала v. Ingenohl, который говорит следующее:

«Старая гордая традиция английского флота, хорошие морские способности и облегченная долгим сроком службы основательная подготовка, в особенности в стрельбе, давно известная храбрая и упорная натура английского народа и, наконец, оказавшееся способным и подготовленным командование—не позволяют уменьшать значение противника. Поэтому, несмотря на высокую оценку способностей собственного личного состава, не следует ожидать особого превосходства с нашей стороны в начале войны, за исключением быть может более

основательного обучения нашего флота в боевых маневрированиях—подтверждавшагося при серьезных боевых осложнениях, и лучшей тренировки личного состава наших миноносцев».

***

Дальнейшее значение в стратегическом превосходстве имеет вопрос об опорных пунктах. Расположение германских и английских опорных пунктов по отношению к торговым путям, с вытекающими оттуда последствиями уже было упомянуто; расположение английских опорных пунктов по отношению к *нашему операционному* базису видно из карт 5 и 6. Из них вытекает следующее:

Английский флот имеет в своем распоряжении в качестве отправных пунктов для передвижений (основных баз) в Северном море весь британский берег от Шотландских островов до Темзы. Благодаря большому количеству бухт и гаваней, весь этот берег составляет, собственно говоря, единый и сплошной оперативный базис, южный фланг которого расположен против Германской бухты. Всякое движение наше из нея, таким образом, фланкируется английскими позициями, движение же англичан, вследствие отсутствия фланговых позиций с нашей стороны, (Боркум и Лист, как входы в Германскую бухту, не могут считаться таковыми), обезпечено от неожиданностей с флангов. Все опасности для английских сил, приближающихся к нашим берегам, исходят только из Германской бухты, т. е. с фронта. Англичанам, при их операциях, требуется только следить за Германской бухтой, против которой они наступают концентрически. Если же флот Открытого моря предпринимает операцию против английских берегов, то для него существует опасность быть отрезанным с севера, с юга, или с обоих этих направлений. Если же он предпринимает операцию против Скагеррака или норвежских берегов, то должен расчитывать на возможность отрезания своего пути отступления с запада. Противнику облегчается задача тем, что не могло быть сомнения в пути германского отступления, т. к., кроме пути вокруг Скагена, другого у него нет [1]).

Поэтому, все германские замыслы с самого начала должны были считаться с необходимостью известного ограни-

---

[1]) В этом описании нет надобности входить в рассмотрение вопроса, насколько германские и английские опорные пункты были подготовлены против атаки морских сил. Рассмотрение этого откладывается до описания первой германской атаки против неприятельских берегов.

чения по расстоянию и времени, т. к. выход из этих пределов сильно увеличивал бы опасность быть вынужденным принять бой в невыгодном для нас пункте, в особенности принимая во внимание численное превосходство противника. Общий вывод таков: соотношение сил и географическое положение, оба наиболее важные стратегические факторы, *были не в нашу пользу*, в то время, как качества личного состава и материальной части, по трезвой оценке, были одинаковы. При наличии таких условий, исход решительного боя, без предварительного уравнения сил, был по меньшей мере сомнителен. При таких условиях соображения другого рода получали решающее значение.

Вопрос об использовании флота не есть исключительно морской, на него сильно влияют необходимость считаться с военным положением на суше и политические соображения; по этому он должен был быть решен верховным военным и государственным управлением в рамках общего ведения войны и политики. К сожалению, своевременная (еще до войны) тесная работа соответствующих инстанций, на основании изложенных взглядов, не была проделана, как, например, это имело место в Англии, в ея комиссии государственной обороны. Например, армия и флот многократно настаивали на организации экономического генерального штаба, но гражданские власти таковое требование отклоняли. По этому нам не удалось составить однообразный оперативный план, который объединил бы армию, флот, политику и хозяйство, соответствуя вместе с тем политическим взглядам и военным требованиям, и который соединил бы все силы нации для направления их целесообразным образом к достижению победы.

Поведение нейтральных не было выяснено политически и было очень ненадежным, т. как, в особенности на приморские государства тотчас после начала войны начал молчаливо, но тяжело давить английский флот. Здесь следует упомянуть какие последствия имели бы место, если бы флот пошел на немедленный решительный бой в Северном море и был бы разбит. В дальнейшем, тогда могло бы наступить положение, при котором наш ввоз через северные страны был бы отрезан, в то время как морской путь в Россию сделался бы свободен. Опасность английской и русской высадки на любом пункте нашего побережья заставила бы армию выслать силы для отражения их в то время, когда на западе происходили бы решительные бои. Англия могла бы заставить северные государства, особенно Данию, выйти из состояния нейтралитета. Кроме того, наверняка, следо-

вало расчитывать на то, что это неблагоприятно отзовется на поведении Турции и Италии, а позднее—Болгарии и Румынии. Если бы Англии всетаки удалось, разбив наш флот, добиться неограниченного господства в наших водах и подчинения северных государств и Голландии ее морским стратегическим целям, то она оказалась бы в состоянии, несмотря на все наши победы, которые мы могли бы одержать на суше над Францией, Россией и английскими вассалами, диктовать нам унизительный мир. С другой стороны, можно было надеяться, счастливым морским боем, если бы он даже не прекратил блокады, настолько сильно ослабить английское морское могущество, чтобы эта потеря престижа коренным образом повлияла на поведение вышеназванных государств и даже Америки и направило его в пользу Германии. Мор. ген. штаб не мог не делать политических выводов на случай поражения и тем более склонялся к принятию плана стратегической обороны на море против Англии; он кроме того надеялся создать более благоприятные *военные* условия для решительного боя, чем те, которые были при начале войны. Сначала должно было ослабить то превосходство, которое английское адмиралтейство получило благодаря пробной мобилизации перед началом войны и которое дало адмиралтейству возможность ввести в строй резервные части. Затем, ожидалось значительное усиление флота особо сильными боевыми единицами и новейшими миноносцами и подлодками. За это время надеялись ослабить английское превосходство до допустимых размеров энергичными атаками на ожидавшуюся английскую блокаду, потерями наносимыми английским блокирующим силам и решительными операциями минных заграждений и подлодок у английских берегов. Только тогда, когда готовность по материальной части и по части личного состава резервных соединений и вновь вступающих в строй судов, позволила бы соединить все имеющиеся силы, следовало рискнуть на решительный бой.

Однако, требование ответственного государственного руководителя[1]) шло еще дальше. Не сознавая заложенной в духе, обучении и материальной части германского флота Открытаго моря боевой силы, он считал необходимым и целесообразным предохранить его от потерь до заключения мира, дабы к моменту переговоров о мире, иметь в руках особо-действительное средство и силу; таковое мнение им неоднократно и ясно высказывалось. Основанием к такому разсуждению слу-

[1]) Вероятно, рейхсканцлера Бетмана Гольвега. *Ред.*

жила вера в быстрое решение войны на суше в нашу пользу. Однако, после вступления Англии в войну, нельзя было больше на это расчитывать. В этом заключалось известное преуменьшение значения английскаго флота, которое вначале разделялось также и высшим сухопутным командованием. С политической стороны высказывалось даже мнение, что германское морское нападение могло особенно раздражить Англию и этим исключить вперед всякую возможность мира.

Ясно, что мор. ген. штаб не мог разделять такого взгляда политического руководителя; он сам ограничил понятие стратегической обороны и стремление «уравнения сил» в оперативном приказе указанием, что *всякий благоприятный случай к бою должен быть использован*. С его точки зрения не могло быть никакого сомнения: было ясно, что между германской и английской обороной на море имелось значительное различие. Англия уже владела морскими путями и морем, это было для нее военной необходимостью, Германия же должна была сперва пытаться добиться владения морем, чтобы, уничтожив английскую морскую торговлю, сделать морские пути снова свободными для собственнаго ввоза. По этому, для Англии дело заключалось в сохранении, для Германии— в достижении господства на море. Стремление к бою должно было быть на нашей стороне сильнее, чем на английской.

Мор. ген. штаб, принимая в основание изложенные соображения о необходимости выжидания английского наступления не достаточно твердо отстаивал основной принцип—живую деятельность флота в обширном водном пространстве, при участии больших боевых судов, для достижения уравнения сил; гораздо больше обращено было внимания на выставленное *политикой* требование сохранить по возможности дольше наш флот в состоянии угрозы английскому морскому господству, не вводя его в действие. Отсюда вытекала тяжелая ответственность для командующего флотом. Ни личная храбрость, ни логическое мышление, ни знание—не могли привести к решению. Лишь большой вождь, гений, мог бы под личной ответственностью вырвать флот из тяжелого и навязанного ему состояния обороны, охватить ограничивавшие приказы далеко проникающим взором и найти время и место, чтобы ввести в дело громадные силы, находившиеся во флоте в связанном состоянии. Однако, задача добиться решительного боя при благоприятных условиях, когда противник не появлялся, была бы и для такого вождя вряд ли возможна. В этом заключается большое различие между ведением войны на суше и на море в условиях мировой войны.

Оперативный приказ для театра войны Северного моря.

1. Целью операций должно быть: ослабить английский флот наступательными операциями против сторожевых и блокирующих Германскую бухту сил, а также применяя минные заграждения и, если возможно, подлодки, вплоть до английских берегов.

2. Когда вследствии таких операций будет достигнуто уравнение сил, по готовности и сборе всех сил, должно пытаться ввести наш флот в бой при благоприятных обстоятельствах. Если благоприятный к бою случай представится раньше, то он должен быть использован.

3. Война против торговли должна вестись согласно призовому праву. В каком размере она ведется в отечественных водах—предоставляется усмотрению командующего флотом Открытого моря.

Предназначенные для войны против торговли вне отечественных вод суда, должны выйти как можно раньше [1]).

---

3. Тесная или дальняя блокада?

Необходимым условием для требуемого оперативным приказом уравнения сил была более или менее тесная блокада или наблюдение за Германской бухтой. Только в том случае, если бы фактическое ведение войны Англией соответствовало этим ожиданием, могли бы быть надежды на соответствующий успех. Об английских оперативных планах почти ничего не было известно. Единственные исходные пункты для решения вопроса о том, как Англия будет вести войну, основывались на неполных сведениях, полученных мор. ген. штабом об английских морских маневрах последних лет. Картина, которая получилась на основании этих данных видна из записки «Данные об английском флоте в мае 1914 г.» и была там изложена примерно следующим образом:

«Об вероятных пунктах стратегического развертывания маневры последних лет, а также сделавшиеся известными мероприятия английского адмиралтейства во время натянутого периода 1911 г., дают только некоторые исходные точки.

---

[1]) Для полноты картины, оперативный приказ для театра войны Балтийского моря приведен в приложении № 11.

На их основании главные силы I флота развертываются на восточном берегу Шотландии (Firth of Forth и Moray Firth). Эти опорные пункты имеют преимущество центрального положения по отношению к Германской бухте и к Скагерраку, защищены, приспособлены и имеют достаточно места для большого числа судов.

Развертываются ли линейные эскадры II флота, долженствующие быть также принятыми во внимание для наступательных действий, также на восточном берегу Шотландии, или южнее (Темза)—не выяснено. За выбор Темзы говорят—ее фланкирующее положение, нежелательность перегрузки шотландских опорных пунктов и избежание общественного беспокойства, при полном обнажении Темзы от линейных сил.

Линейные эскадры III флота будут собраны в восточных портах Канала (Dover, Portsmouth), а также может быть в Темзе.

Крейсерские эскадры II и III флота, предусмотренные для войны в Северном море (V до VIII), будут развертываться сообразуясь с данными им задачами. В качестве пунктов развертывания следует считать Scapa Flow (закрытие узкости Шотландские острова—Норвегия), Firth of Forth (охрана Скагеррака), Humber и Темзы (операции в южной части Северного моря).

Английские маневры заставляют предполагать, что предназначенные для наступательных действий легкие части займут позиции вблизи наших вод с наступлением вероятности войны, возможно, что часть их займет эти позиции еще до начала войны (before war positions). Остальные или будут находиться при главных силах (Firth of Forth, Moray Firth или Темза) или же будет находиться в пункте развертывания, возможно более благоприятно расположенном по отношению к Германской бухте (Humber).

Предназначенные прежде всего для оборонительных операций патрульные флотилии (VI до IX флотилии истребителей и III до VII флотилии подлодок) будут распределены по восточному берегу, от Dover'a до Scapa Flow.

Судя по маневрам и прочим сведениям, распределение будет таково, что одна флотилия истребителей развертывается на Scapa Flow (закрытие узкости—Шотландские острова—Оркнеи—северный берег Шотландии), одна флотилия—на Moray Firth или Firth of Forth (защита побережья), одна флотилия—на Humber (защита побережья) и одна на Dover (закрытие прохода у Dover'a и защита берегов).

Пять флотилий подлодок обычно распределялись по важнейшим портам восточного берега от Dover'а до Moray Firth, имея базами — Dover, Темзу, Harwich, Humber и Dundee.

Надежного основания для суждения о том, как Англия будет вести войну, не имелось. Ряд маневров прежних годов изображали тесную блокаду наших вод; маневры последних лет и ряд имеющих вес оснований говорят за то, что в основу английского ведения войны будет положена дальняя блокада.

Оба рода блокады, имеющие много общих точек соприкосновения, при быстрых переменах в обстановке часто заменяют друг друга, или переходят одна в другую. Предположение, что в первые дни войны, когда можно расчитывать на вылазки с нашей стороны, наши воды будут тесно блокированы имело много вероятностей. Тоже самое случится, если главные английские силы должны будут искать опорные пункты, т. е. понадобится усиленная защита минными заграждениями против возможных атак подлодок и миноносцев и если предполагается перевозка английского экспедиционного корпуса на Континент. С другой стороны, не исключается возможность, что англичане, вынужденные нашими энергичными мерами против блокады, перейдут к дальней блокаде Северного моря. Против применения тесной блокады Германской бухты, хотя она и была предметом английских маневров, говорят следующие основания: положение блокирующего менее выгодно нежели положение блокируемого. Его блокирующие силы, разбросанные по растянутым линиям подвергаются нападениям со стороны держащихся соединенно и превосходных сил. По этому они требуют поддержки со стороны боеспособных судов (броненосных крейсеров), которые подвергаются сильной опасности от миноносцев, подлодок, а также мин заграждения блокируемого и потому, в свою очередь, требуют поддержки со стороны собственных главных сил; иначе, при каждой атаке со стороны блокируемого, блокада будет чувствительно нарушаться. Этим самым и английские главные силы попадают в район действия наших миноносцев и подлодок, чем опасность при действительности воздушной разведки блокируемого еще усиливается. Затем, блокирующие силы значительно больше подвергаются влиянию погоды, чем блокируемые, имеющие свои базы в ближайшем расстоянии. Они должны быть во всякий момент готовы отражать нападение блокируемого и этим вынуждаются к большой затрате сил личного состава и материальной части, требующих частой смены.

В общем осуществление тесной блокады Германской бухты является трудным и связанным с большими потерями, что говорит против применения этого рода блокады.

О наиболее вероятной форме тесной блокады, по данным английских маневров, было известно следующее:

«Внутренние посты блокады простирались примерно от Amrum'a до Spiekeroog; Ems и Lister Tief охранялись особыми силами.

Днем на постах были легкие крейсера и подлодки. Группы истребителей располагались в определенных сборных пунктах вблизи внутренней линии блокады и находились в распоряжении крейсеров. Ночью линии занимались истребителями, по близости коих располагались конвоиры флотилий и группы истребителей для поддержки.

Внешние посты блокады занимались броненосными крейсерами, образовывавшими главный авангард. В качестве опорных пунктов для них в первую очередь служили Темза и Humber (вблизи района блокады). Главный авангард располагался несколькими группами (эскадрами) в расстоянии—днем, 50 миль, а ночью 70 миль от Helgoland'a. Группы эти крейсировали соединено у своих постов с таким расчетом, чтобы в случае надобности друг друга поддержать.

Для усиления, наконец, блокирующих сил, в одном из маневров блокады, часть главных сил была выдвинута вперед в качестве главных сил блокады («*Detached Battle Squadrons*») к району блокады. Они располагались в расстоянии от 120 до 160 миль от внешняго неприятельского опорного пункта (Helgoland) таким образом, чтобы иметь по близости в своем распоряжении опорный пункт. В качестве такого в первую очередь подходил Firth of Forth. Насколько, в действительности (в военное время) можно было расчитывать на такую значительную разброску сил, какова приведена выше, является спорным. В общем английское командование обыкновенно твердо держится принципа держать силы соединенно,

Главные силы линейных кораблей обыкновенно во время маневров располагались далеко назади, в районе опорных пунктов, чтобы обезопасить себя от атак, неприятельских легких сил. Днем они придвигались к району блокады, ночью—находились в водах собственных берегов, или стояли на якоре в опорном пункте. В действительности (в военное время) главныя силы, вероятно, будут состоять из эскадр линейных кораблей I и II флотов и главными опорными пунктами будут Firth of Forth и Moray Firth. Они будут по возможности держаться вне района действий наших легких сил. Однако,

при этом нельзя будет избежать, в случае надобности выдвинуть главные силы далеко вперед для сохранения действительности блокады».

Ясно, что при таком осуществлении блокады могут представиться для флота Открытого моря возможности, выходя из состояния обороны, вредить противнику неожиданными атаками и этим путем осуществить предусмотренное планом уравнение сил. Задача становится значительно труднее, если противник вначале длительно или исключительно останавливался на дальней блокаде. Насколько неполные сведения о последних английских маневрах могли быть дополнены соображениями, дальняя блокада должна была дать такую картину [1].

1. За нашими водами будут наблюдать выдвинутые вперед силы. Будут делаться попытки путем применения подлодок, мин заграждения, а также миноносцев, таким же образом, как и при тесной блокаде, нанести вред нашим силам.

2. Выходы из Северного моря и Скагерака будут сторожиться, чтобы свести на нет наши торговые сношения.

3. Будут приложены старания заставить наши главные силы производить дальние выходы, дабы отрезать их и привести их к бою вдали от наших вод.

В какой форме и с какой затратой силы будет производиться наблюдение наших вод—неизвестно и не может быть определено вперед. Военные обстоятельства, погода и особые условия подвергнут его сильным колебаниям.

Важным вспомогательным средством явится здесь воздушная разведка, применение которой следует ожидать в большом масштабе, принимая во внимание уже существующую возможность брать летательные аппараты на палубу судов и быстрое развитие этого средства разведки.

Задача вредить нам подлодками и минами заграждения значительно облегчается тем, что мы в качестве пункта развертывания и базы осуждены исключительно на Гельголандскую бухту. Местные условия *благоприятствуют там в высшей степени* применению подлодок и мин заграждения. Даже при отсутствии прикрытия больших крейсеров естественно увеличивающих действительность применения подлодок и минных заградителей путем конвоирования их к месту действия, как это бывает при тесной блокаде, англичане могут ожидать, что мины заграждения и в особенности

---

[1] По уже выше приведенной записке мор. ген. штаба.

подлодки значительно стеснят свободу передвижения нашего флота и причинят сильные потери.

Для действий в наших водах будут по этому применяться преимущественно легкие силы: эскадры легких крейсеров, наступательные подлодки VIII флотилии, истребители, минные заградители и летательные аппараты. Конечно, нельзя будет обойтись совершенно без больших крейсеров, так как необходимо входить в соприкосновение с выходящими сильными отрядами нашего флота и удерживать его до подхода соответствующих английских сил. Однако же, крейсера не будут входить в наблюдающие силы, а будут располагаться настолько в тылу, чтобы быть в состоянии выполнить вышеприведенную задачу—войти в соприкосновение. Если при этом состав наблюдающих сил будет приближаться к таковому же при тесной блокаде, все же, наблюдение будет иметь более растянутый вид, чем при тесной блокаде, хотя бы для того, чтобы по возможности избежать потерь.

Вызываемая растянутой формой наблюдения за нашими водами неуверенность в том, что прорыв наших сил будет своевременно обнаружен и донесен, увеличивает для английских главных сил, а также для английского побережья, опасность быть атакованными внезапно. Последнее можно впрочем считать мало угрожаемым, в виду хорошо организованной службы прибрежной обороны...

Главные силы при дальней блокаде будут вероятно оттянуты дальше назад, чем при тесной. Главной их позицией будет вероятно северная часть Северного моря вне района действия наших миноносцев. Отсюда, в случае донесения о выходе наших главных сил, они будут стремиться отрезать нашим судам путь отступления и заставить их принять бой.

По тогдашнему взгляду мор. ген. штаба и при этой форме блокады нельзя было избирать постоянных линий блокады, но они, соответственно характеру дальней блокады, должны были быть расположены в северной части Северного моря, далеко вне района действия наших легких сил.

Во время маневров, имевших назначением дальнюю блокаду Северного моря (1912 и 1913 г.г.), линия блокады шла от середины английского побережья (Flamborough Head) к южным берегам Норвегии (Skudesnes), или к датским (Hanstholm). Более вероятен выбор линии, расположенной севернее, имеющей преимущество из за меньшей длины и потому обладающей большей прочностью. В качестве таковых могут служить две линии:—одна примерно от Battray Head к Obrestad

(Норвегия), линия длиной около 240 миль, другая линия примерно от Out Skerries (Шотландские острова) к Hellisö (около 165 миль длиной). Однако, при выборе последней потребуется закрыть проходы Shetlands—Fair Island—Orkneys и Pentland Firth, всего 50 миль, чем вся линии блокады становится около 215 миль длиной.

Занятие более северной линии, совместно с узкостями Shetlands—Fair Island—Orkneys и Pentland Firth более вероятно, так как она из всех перечисленных обладает большей прочностью (короткая) и так как часть ее удобна для охранения истребителями, имеющими в Scapa Flow и Lerwik близкие опорные пункты. Крейсера находятся лишь для линии Шотландские острова—Норвегия.

С наблюдением над Скагерраком надо считаться и при дальней блокаде Северного моря, так как в случае ее отсутствия наблюдающие за северным выходом из Северного моря силы (все равно, заканчивается ли линия блокады к северу или югу от Скагеррака) подверглись бы неожиданностям».

Интересно отметить, что последняя военно-морская игра, раз'игранная в мор. ген. штабе зимой 1913/14 г. началась германской атакой на английские берега и что за этим при возвращении флота последовал бой, примерно в расстоянии $^1/_3$ всего перехода, на английской стороне Северного моря, в 200 милях от отечественных портов. Тогдашний руководитель английской партии указал в своем отчете, что английский флот должен был находиться в Scapa Flow, как в опорном пункте главной позиции блокады [1]).

Таковы были соображения мор. ген. штаба. Они должны были быть здесь приведены столь подробно, чтобы дать возможность бросить взгляд на интеллектуальную подготовку к войне и в особенности показать, каким образом мор. ген. штабом разсматривался трудный вопрос тесной или дальней блокады. Содержание записки показывает, что хотя преимущества дальней блокады для противника были ясно поняты, однако вытекающие из нее конечные выводы не были сделаны с достаточной решительностью. Если приходили к выводу,

---

[1]) См. мнение бывшего командующего II английской боевой эскадры, вице-адмирала Sir George Warrender, высказанное в Киле, что в Англии обратили внимание на значение бухты Scapa Flow лишь после нескольких статей германских морских офицеров, после чего было решено оборудовать Scapa Flow, как опорный пункт для дальней блокады Германской бухты. Он буквально сказал следующее: «Scapa Flow—это германское изобретение». (Приведено в книге «Die Zwei Weissen Völker». Korvettenkapitän Georg v Hase, Verlag von K. F. Kochler, Leipzig, стр. 31).

что положение блокирующего было менее выгодно, чем блокируемого, то надо было заключить, что противник не позволит поставить себя в такое невыгодное положение, пока имеются другие возможности для достижения его целей. Сущность тесной блокады это—стратегическое наступление, дальней—стратегическая оборона; от выбора той или иной формы ведения войны поэтому зависил выбор рода блокады. Вместо того, чтобы выяснить сначала этот основной вопрос, записка, которая и в других пунктах подлежит оспариванию, строилась на целом ряде подробностей, которые, будучи чисто теоретическими, основывались на мало надежном базисе и давали картину вероятного поведения противника, впоследствии оказавшуюся ложной. Противник с упорством оставался верным той форме блокады, которая вытекала из выбранной им стратегической обороны. Поэтому, мы ближе подошли бы к действительному пониманию противника, если бы, на основании вышеприведенных разсуждений, положили в основу *английского* оперативного плана следующие основные принципы.

1. Противнику надлежит вредить экономически всеми средствами. Его морской ввоз и вывоз, а также морские сообщения с нейтральными надлежит прекратить.

2. Перевозку войск на транспортах на все театры войны надлежит во что бы то ни стало защитить от неприятельских нападений.

3. Неприятельский флот следует принудить к бою лишь в случае особо благоприятных условий. Для этого надлежит стремиться к бою в открытом море, при большом превосходстве сил и вдали от германских берегов. По возможности стараться отрезать неприятельский флот и ставить на его пути отступления мины. Победа ни в коем случае не должна покупаться ценой потери значительной части собственнаго флота.

Как уже изложено, в такое оборонительное состояние английского флота, несмотря на все, говорящие за него данные, с германской стороны всетаки не вполне верили. Мы, также как и противник, при маневрах и в теоретической подготовке к войне, слишком ставили на первый план абсолютную, абстрактную форму войны, не принимая в расчет политических и стратегических осложнений, короче говоря—ставили тактические соображения впереди стратегических. В Англии мысль о нашествии, в Германии—мысль о наступлении против Германской бухты лежали в основе всех ожиданий и слишком прочно пустили корни, чтобы оставить

место прочим уклоняющимся от этих идей соображениям. По этому, при начале войны, наш мор. ген. штаб и флот Открытаго моря невольно расчитывали на стратегическое наступление и при том даже на внезапный уничтожающий удар английского флота. В этом укрепляло их и то обстоятельство, что и в английской специальной литературе часто высказывались подобные мысли. При малой длительности войны, на которую может быть можно было бы расчитывать в случае германской победы на Марне, оборонительное состояние английского флота, в самом деле, оказалось бы ошибочным. Только оно дало нам возможность нанести Англии те тяжелые экономические потери, которые были причинены подводной войной торговле. Такая, далеко заходящая английская оборона без сомнения не соответствовала тому духу, которым был проникнут британский флот в начале войны и который вытекал из Нельсоновской школы ведения войн; очевидно и на английской стороне причиной этому были политические влияния и осложнения. Однако, против решительных действий английского флота говорило то обстоятельство, что в последние годы перед войной, соотношение сил значительно изменилось в пользу Германии. Принцип «риска» морской политики гроссадмирала ф. Тирпитц вбил сильный гвоздь в идею наступления английского флота против германских берегов, хотя и не мог уже предотвратить войны. Изменение условий, при сказочной быстроте техническаго развития последних лет вооружения, усиленного еще развитием самодв. мины и мины заграждения, пошло в таком небывалом темпе, что в такое переходное время ни интеллектуальная, ни материальная подготовка к войне не могли вполне определенно стать на точку зрения применения противником, в случае войны, дальней формы блокады. Недостаточный для условий *дальней* блокады район действия легких крейсеров и миноносцев повлиял на мор. ген. штаб в том отношении, что он недостаточно решительно отверг возможность *такой* блокады и эта неясность оперативного мышления, в свою очередь, была причиной того, что Морское Министерство в своей судостроительной программе не достаточно быстро и определенно стало на путь удовлетворения требований дальней блокады. При этом не следует забывать, что те значительные денежныя средства, которыя требовались бы такими переменами для дальнейших вооружений, были бы приняты в широких кругах, как Германии, так и заграницей, не как средства необходимые для избежания войны, а наоборот, как вызывающие ее. Адмирал ф. Ингеноль, командовавший

германским флотом в первый период войны, в одной записке, составленной в январе 1918 г. о тогдашнем взгляде на вероятную форму ведения морской войны, писал следующее:

«Ведь вся тогдашняя подготовка флота перед войной, наша тактика, наши маневры, отчасти наша судостроительная политика, до конструктивных мелочей включительно (например малый район действия большей части наших миноносцев) основывались на принятии решительного боя в самой Германской бухте, или в ея близости, в предположении, что английский флот при его превосходстве будет держать тесную блокаду Германской бухты в Северном море для прекращения ввоза к нам с моря и для того, чтобы заставить наш флот держаться узкой обороны и принять бой. В последние года перед войной появлялись, впрочем, под влиянием различных взглядов, выраженных в английской специальной литературе, сомнения в том, что противник и теперь будет поступать таким образом и что не ограничится ли он блокадой на линии Шотландия—Норвегия и Канала. *Эти сомнения, однако, были всегда рассеиваемы ссылкой на то, что такая блокада никогда не будет признана нейтральными странами, в особенности Соед. Штатами Северной Америки* и что англичане, если они даже сначала и попробуют обойтись без блокады, со временем убедятся, что без тесной блокады нашего побережья Северного моря им не достигнуть ни прекращения деятельности нашего флота, в особенности минных заградителей, ни своей другой цели—прекращения нашего ввоза. Еще после последних маневров мая 1914 г., незадолго до начала войны, руководитель неприятельской партии, вице-адмирал Шеер, в своем отчете о маневрах писал, что по его мнению, английский престиж не позволит отказаться от блокады или ближнего наблюдения за Германской бухтой».

Операции ближайшего времени должны были показать, имелись ли в действительности те объекты для нападения, которые предусматривались оперативным приказом и далее, насколько действия этих объектов для нападения и неприятельских главных сил делали уравнение сил фактически возможным.

4. Наступательные действия германских подлодок, минных заградителей и крейсеров.

Степень введения в действие сил при начале военных действий была указана оперативным приказом императора. В нем совершенно определенно говорилось, что крупные операции флота могли иметь место лишь *после* достижения уравнения сил. По этому, все операции флота большого масштаба, вроде: одновременного выступления всех флотилий миноносцев или большого числа легких крейсеров с целью постановки минных заграждений у английских берегов, или, наконец, операция всего флота в Hoofden для расстройства или прекращения перевозки английских войск на транспортах на континент, или против гаваней Шотландии—были этим вначале исключены. Вследствие установленного противником тотчас после начала войны тщательного наблюдения подлодками и рыбачьими пароходами за Германской бухтой, шансы на успешность внезапных столкновений с значительными силами были очень малы. Для их поддержки понадобилось бы выдвинуть весь флот Открытого моря на передовую позицию. Этим однако, может быть, делался неизбежным преждевременный и нежелательный для политики решительный бой. Необходимо было для начала военных действий ограничиться операциями «малой войны». Решение англичан держать дальнюю блокаду требовало для борьбы с ними других средств. Имеющиеся у нас миноносцы и по числу и по своим размерам были расчитаны на бой и на тесную блокаду. Также и для серьезных постановок минного заграждения у британских берегов, указанных оперативным приказом, как одна из первейших и главнейших задач, имевшейся средства оказались недостаточными, ибо не хотели употреблять для этого приспособленные для постановки заграждений легкие крейсера и миноносцы, сберегая их для боя и разведки, и Командующий флотом говорит об этом в своем военном дневнике следующее:

«Кроме заградителей *Albatros* и *Nautilus*, скорость которых примерно была достаточна для постановок у неприятельских берегов, я располагал лишь пароходами, приспособленными в качестве минных заградителей со скоростью в 14 узл. и значительно меньше». Однако, таких пароходов было предусмотрено мобилизацией всего по три для Северного и Бал-

тийского морей. Три следующих были готовы лишь в начале первого года войны. Скорость этих пароходов в среднем—13—14 узл., вместимость—150 до 200 мин заграждения. Более подходящими по вместимости и скорости были лишь *Deutschland*, *Preussen* и паромы линии Sassnitz-Trelleborg, могущие каждый принять 400 мин. Однако, вследствие их малой мореходности они не годились для Северного моря. Единственными современными минными заградителями флота были *Nautilus* и *Albatros*, со скоростью 20 узл., вместимостью до 400 мин, из которых впрочем могли быть готовыми к беспрерывной постановке 200. Однако, употребление этих судов было предположено лишь по наступлении более темных ночей и когда характер английского наблюдения за Германской бухтой будет более точно выяснен разведкой.

* *
*

Для немедленной и внезапной постановки мин у Темзы был предусмотрен лишь вспомогательный минный заградитель, пароход Гамбурго-Американской линии (курортная линия) *Königin Luise*, которому выпала на долю почетная задача открытия военных действий против Англии. Вооружение *Königin Luise*, было начато 1 августа после полдня в Cuxhaven'е и закончено примерно через 12 часов; 3 августа судно это стало на якорь на рейде Wilhelmshaven'a, а 4 августа вышло в Ems. При неопределенности положения, когда можно было каждый момент ожидать начала военных действий и срочной потребности в минных заградителях, вооружение в два 8,8 см. орудия, для которых боевые припасы уже имелись на судне, не могло уже быть установлено, так что все его вооружение состояло из двух 3,7 см. скорострельных пушек и ручного огнестрельного оружия команды.

Немедленно после того, как было объявлено о начале войны с Англией, командование флотом, 4 августа в 7 ч. 30 м. в. дало радио: «Вспомогательному крейсеру «D» [1]) немедленно выйти [2]). Тотчас за этим был дан по радио же следующий оперативный приказ вспомогательному минному заградителю «B» (*Königin Luise*):

«Немедленно выйти и следовать полным ходом к Темзе. Поставить мины по возможности ближе к английскому бе-

---

[1]) Вспомогательный крейсер «A»—*Victoria Luise*, «C»—*Berlin* «D»—пароход северо-германского Ллойда *Kaiser Wilhem der Grosse*.

[2]) Деятельность этого корабля, предназначенного для крейсерской войны в Атлантическом океане, будет подробно описана в другом месте. Примечания оригинала.

регу. Не ставить мин вблизи нейтральных берегов и севернее 53° N широты».

Позднее избегалось руководить такими операциями иначе как условными обозначениями по радио, так как прием и расшифровка подробных радио противником, угрожали раскрытию тайны операции с самого же начала. Однако, такая возможность этого была сознана обоими сторонами впервые лишь после долгого боевого опыта. Нельзя предполагать, чтобы пренебрежение этой мерой предосторожности уже в то время могло иметь значение.

В то время, когда был отдан этот приказ о выходе судов, командующий силами Открытого моря так обрисовывал обстановку в Северном море:

«Сведения, которые до сих пор имеются о предполагаемом развертывании и дислокации главных английских сил, дают вероятность предположить, что главные силы держатся западнее меридиана 4° Ost (к западу от меридиана Hoek van Holland), в надежном расстоянии от опорных пунктов германских миноносцев. В период натянутых отношений были усмотрены многочисленные крупные силы на позиции в средней части Германской бухты, к NW от острова Helgoland».

В это время еще не освободились от мысли о тесной английской линии блокады. Тем более бросается в глаза, что оба судна не сопровождались силами Открытого моря; задачей последних было бы конвоировать вспомогательные суда до предполагаемой линии блокады и затем занять позицию до следующего утра на случай, если бы вспомогательные) крейсера, теснимые неприятелем, или потерпевшие повреждения после боя, должны были бы отступить, а также *Königin Luise* может быть поддержать даже и *после* выполнения им своей задачи. Такое конвоирование дало бы одновременно возможность произвести стратегическую разведку, а кроме того при возможной встрече с противником, случай для достижения «частичного успеха». Если же не хотели выдавать присутствия вспомогательных крейсеров одновременным появлением вместе с ними военных судов, то той же цели можно было достичь раздельной от вспомогательных крейсеров высылкой конвоирующих судов на разстоянии. Само собой разумеется, при этом весь флот должен был выйти в море в виде резерва; это еще не противоречило бы заданиям оперативного приказа. Однако, от этого отказались, главным образом, из боязни подлодок. Так как в действительности никаких английских блокирующих сил, не оказалось

то успех операции до некоторой степени оправдал этот отказ [1]). Приказ начальника III эскадры разводить пары, когда было отдано распоряжение о выходе вспомогательного крейсера «D», дает повод заключить, что эта часть флота находилась в повышенной степени боевой готовности. Небольшая поддержка вспомогательного крейсера заключалась в том, что один из летательных аппаратов произвел разведку примерно до 85 миль к NW от Helgoland'а и не нашел ничего подозрительного.

Несомненно, что пассивное состояние сил Открытого моря было усилено тем обстоятельством, что в тот же день днем, у северной гавани Helgoland'а была замечена неприятельская подлодка, а следовательно можно было расчитывать на появлении дальнейших неприятельских подлодок в Германской бухте. В то время полагали еще, что подвергают свои суда недопустимо большой опасности в случае наличия в море неприятельских подлодок, что являлось несомненным преувеличением опасности подлодок, к которому вернемся ниже. На рассвете 5 июля даже легкие крейсера сторожевой линии были возвращены в устья рек и оставлены там весь день. Этим еще более ограничивалась возможность успешной поддержки вспомогательных крейсеров в случае их возвращения.

Операция *Königin Luise* уже потому заслуживает подробного описания, что она представляет первую операцию этой войны в Северном море, приведшую к столкновению с неприятелем.

Операции предшествовало совещание командира с командующим флотом, 3 августа на котором был решен план деятельности корабля у английских берегов. Главнейшим условием успеха был элемент внезапности, но уже стоянка корабля в полной готовности в р. Емс, где он мог подвергаться наблюдению с голландского берега, нарушало это условие. Такой перенос стоянки считался необходимым, чтобы сократить путь к Темзе. Помимо этого, судно это, по пути в Гамбург 2 августа с уже измененной окраской, было замечено задержанными и находящимися у Brokdorf'a неприятельскими торговыми судами. Эти последние должны были и имели время, по их освобождении, сообщить о виденном. Наконец, неблагоприятно для операции было и то, что самый переход должен был произойти при полной луне, вход же в Темзу—днем. Предполага-

[1]) Вспомогательный крейсер *Kaiser Wilhelm per Grosse* встретил сторожевые линии впервые лишь у норвежских берегов. См. ниже и карту 32.

лось, что если отложить последний до ночи, то этим недопустимо увеличится опасность захвата в пути, так как расчитывалось, что английские берега не только охраняются, но что существует также и неприятельская разведка по всему направлению к Германской бухте. Встреч с торговыми судами следовало тем более избегать, что *Königin Luise* был всем известен в Северном море и легко распознаваем по внешнему виду. На основании всех этих соображений командир решил по возможности избегать большой дороги, выйти придерживаясь вплотную к голландскому берегу, пересечь на короткое время главный фарватер и пройти между плавучими маяками Outer Gabbard и Galloper, вне их видимости, для заграждения Kings Channel. Выбор северного прохода казался надежнее, так как перед южным входом в Темзу ожидалось большое движение судов и строгое охранение.

Уже в море окраска корабля была изменена еще раз таким образом, чтобы он походил на английские пароходы, поддерживающие сообщение между Harwich и Hoek van Holland; при подходе к Thems'е он должен был взять тот же путь, которым обыкновенно ходят эти суда; эта хитрость действительно имела первое время успех.

Приспособления для постановки мин были скрыты от внешнего наблюдения; 40 первых для постановки мин были приспособлены для защиты, (так называемые «временные мины»,— мины которые по истечении определенного промежутка времени в воде, автоматически становятся безопасными). Путь корабля до Темзы виден из карты № 8, скорость перехода была 16 узлов. У голландского берега корабль прошел мимо голландских военных судов без огней, не будучи опознан. Лишь при входе на главный фарватер перед Темзой был усмотрен один английский пароход. Хотя он быстро скрылся, все же дал радио, которое, несмотря на немедленную попытку *Königin Luise* перебить его, вероятно успело достичь цели. По всем признакам это был пароход, совершавший еженедельные рейсы между Гамбургом и Англией, который должен был хорошо знать *Königin Luise*. На последнем все было вполне готово к бою. Корабль находился под прикрытием сильного ливня, на полном ходу к Темзе. Когда ливень прошел, около 11 ч. 40 м. утра была усмотрена с правой стороны неприятельская флотилия истребителей — *Amphion* с 16 истребителями класа L [1]), — шедшая на юг.

---

[1]) Класс «*L*»—20 истребителей миноносцев, имена которых начинаются на L (*Landrail*, *Lane*, *Lookout*, и т. д.), спущенных в 1913—14 гг., водоизмещением 980 тонн.

О дальнейших событиях командир судна, капитан-лейтенант Biermann, доносит следующее:

«Я тотчас отдал приказ ставить мины на полном ходу при курсе S. Истребители направились полным ходом к *Königin Luise*: два истребителя *Lance* и *Landrail* гнались за нами, остальные охватывали с востока и запада.

«Постановка мин прошла гладко. Все офицеры и свободная команда помогали постановке. Всплытия [1]) мин наблюдаем не было. Постановка осталась незамеченной противником.

Так как я не мог сначала определить класс и скорость истребителей, то надеялся достичь нейтральных вод. Поэтому уже в конце постановки, я постепенно склонялся на курс SO. Этот курс давал надежду навести преследующие истребители на заграждение, которое впрочем лежало неблагоприятно к их курсу. По моим расчетам преследовавшие истребители должны были пройти вплотную к заграждению, если только они не проскочили через него благодаря их большой скорости. Несмотря на хороший ход *Königin Luise* (обороты на скорость 21 уз.), расстояние быстро уменьшалось. Ввиду значительного превосходства противника в скорости и боевой силе, нечего было больше и думать ускользнуть. Оставалось лишь обеспечить *Königin Luise* почетную гибель и вместе с тем сохранить заграждение в тайне от противника.

Около 12 ч. 15. м. дня расстояние составляло лишь около 4000 метров. Истребители дали холостой выстрел, подняли стеньговые флаги, бой начался. Тотчас за этим я послал флоту Открытого моря следующее донесение по радио: «задача исполнена, 125α [2]), нахожусь в бою».

«Примерно после восьми выстрелов противник пристрелялся; истребители *Lance* и *Landrail* держались в строе пеленга позади траверза с правого борта, так что могли стрелять из шести 10,2 см. орудий. Этим орудиям *Königin Luise* мог противупоставить лишь две 3,7 см. кормовые скорострельные пушки и ручное огнестрельное оружие.

Огнем управлял старший офицер. ст. лейтенант Gadow. Так как истребители не подходили ближе 3000 метров я разрешил открыть огонь на этой дистанции, хотя дальность

---

[1]) При неисправности приборов глубины мина всплывает и этим себя выдает. Такие мины называются «всплывшими».

[2]) 125а обозначает место корабля, см. карту квадратов (карту 5).

3,7 см. пушек не превосходила 2400 метр, и не имелось приборов для установки целика для такой дистанции. Падение снарядов при бывшем волнении не могло быть наблюдаемо. Ружейные стрелки были расположены на самой корме, у рулевой рубки и на кормовой части верхней палубы. Ружейные прицелы были установлены на 2000 метр., целиться было приказано в верхнюю кромку дымовых труб. Стреляли также из револьверов, чтобы занять команду.

Первые неприятельские попадания были в корму и затопили оборудованное под лазарет столовое помещение. Во время передачи радио флоту, была разбита радио-телеграфная стеньга и вместе с нею сбит стеньговой флаг. После нескольких серьезных попаданий, во избежание бесполезных потерь и захвата корабля в руки неприятеля после расстрела боевого запаса, я отдал приказание топить судно.

Прислуга скорострельных пушек и ружейные стрелки держали себя превосходно. Потери среди него, также как и среди личного состава на мостике, были очень велики; из стрелков на корме, как я слышал, ни один не уцелел. Однако, смена была всегда на местах и без особых вызовов занимала места у пушек и у освободившихся ружей.

После боя, продолжавшегося больше часа судно было выведено из строя. Руль больше не перекладывался, боевой запас был израсходован, машины и котлы, кроме разрушения одной из трубы, оставались неповрежденными; корабль горел во многих местах и, накренившись на левый борт, был готов перевернуться. Преследовавшие истребители *Lance* и *Landrail*, прекратили огонь вскоре после нас. К этому времени подошли окружавшие нас истребители с *Amphion*. Хотя *Königin Luise* и был вполне беззащитен, они выпустили еще несколько снарядов и причинили ими дальнейшие бесполезные потери. После того как и они прекратили огонь, я отдал приказание покинуть корабль...

Сбор команды, при непосредственно предстоящем перевертывании, пожарах и разрушенных аппаратах связи, был уже невозможен. Когда я, около 1 ч. 20 м. дня, с остатками команды покинул судно, тотчас за этим *Königin Luise*, с развевающимся на фок-мачте стеньговым флагом, затонул; плававшие кругом группы людей кричали «ура».

Оставшаяся в живых часть личного состава была хорошо принята истребителями и с ними обращались по-рыцарски. Неприятель также имел некоторые потери от ружейного огня и незначительные повреждения. Командующий флотилии, на истребитель которого попал командир, высказал последнему

свое мнение, что по *Königin Luise* слишком долго стреляли и спросил—почему он не спустил флаг. Когда капитан-лейтенант Biermann на это ему ответил, что этого нельзя было ожидать от германского командира, англичанин высказал ему свое восхищение.

После боя флотилия направилась к Германской бухте, имея на борту пленных. 6 августа утром находясь на обратном пути в Harwich, командир *Königin Luise* был свидетелем того, как головной крейсер *Amphion* наскочил на германское заграждение и затонул через несколько секунд, вместе с 150 ч. команды, в числе которых, к несчастью, оказались и 18 ч. спасенных с *Königin Luise*. Ни один человек из германской команды не выдал врагу заграждения. Позднее англичане пытались принудить старшего помощника Гамбурго-Американкой линии Borthtmann, оставшегося как и все прочие офицеры парохода добровольно на службе, дать им сведения о заграждении. Когда он предложил искать место постановки мин на истребителе, то англичане догадались об его намерени навести истребитель на мины, прекратили разговоры с ним и посадили его в тюрьму.

Точное место заграждения и в дальнейшем осталось неизвестным англичанам; подозрительным в отношении минирования они считали район обнимающий следующие квадраты: 130α, 128α, 126α, 125α [1]).

Эта и дальнейшие германские операции с минными заграждениями дали английскому правительству желательный ему повод, (о чем следует упомянуть здесь же), к ноте адресованной нейтральным державам, в которой оно протестовало против постановки германских мин. В этом протесте утверждалось, что мины ставятся противным международному праву образом и в недопустимых районах, что они недостаточно надежно стоят на якорях и за ними нет наблюдения и что о них не сообщается нейтральным державам установленным для этого образом. О подробном опровержении этих обвинений, заключающемся в ответе германского правительства от 7 ноября 1914 г., будет сказано ниже. Здесь следует только упомянуть, что последнее утверждение совершенно противоречит действительности. Уже 7 августа 1914 г. германское правительство оповестило все нейтральные державы, что на всех подходах к английским портам с германской стороны будут поставлены мины. Этим самым нейтральному судоходству

---

[1]) См. карту квадратов.

делалось известным о фактах постановок мин и районах, где оно может ожидать германские мины. Английский протест имел целью лишь прикрыть излюбленные англичанами серьезные нарушения объявленных в Лондонской декларации правил действующего международного права и подготовить общественное мнение к произведенному позднее, вопреки международному праву, закрытию Северного моря, которое по своим экономическим результатам было равносильно блокаде нейтральных берегов.

Мины *Königin Luise* причинили первую потерю английских военных судов за эту войну; несмотря на то, что они, под давлением превосходных сил неприятеля и не в соответствии с полученным приказанием ставить мины по возможности вплотную к неприятельским берегам, должны были быть поставлены преждевременно. Личный состав, имея в своем распоряжении самые незначительные средства, боролся до последней крайности и выказал геройство, которое заставило противника, при его первом бое с германским военным кораблем, уважать неприятеля. Командир съумел при неблагоприятных условиях так выполнить свою чрезвычайно трудную задачу, что успех соответствовал потере. Это тем более заслуживает внимания, что, судя по словам английских офицеров высказанным спасенным, минный заградитель ожидался флотилией. Они знали о том, что судно с минами вышло из Ems'a. Четыре офицера и 73 человека команды геройски погибли при этой первой потере флота в настоящей войне, более 20 ранено. Особенной потерей для дальнейшего ведения заградительных операций было то, что взятием в плен командира и старшего офицера *Königin Luise* флот был лишен дальнейшей работы этих двух отличных специалистов.

* *
*

Между тем, командование флотом, предполагало присутствие значительных английских сил в средней части Германской бухты, на позиции, которая казалось стратегически очень хорошо обезпеченной, хотя точных сведений о противнике не имелось. Было лишь известно, что I и II флоты, незадолго до начала войны, вернулись в Firth of Forth и после пополнения запасов вышли вновь. Предполагалось сделать попытку нанести этим силам потери и тем начать уравнение сил для решительного боя. В виду тогдашних еще очень коротких и очень светлых полнолунных ночей и в виду значительности расстояния от опорных пунктов, посылка миноносцев против

этих главных сил была признана неподходящей. Тогда еще определенно расчитывали на наличие особых блокирующих и сторожевых неприятельских сил, которые едва ли могли быть пройдены незаметно флотилиями миноносцев во время светлых ночей. Наоборот, ожидавшаяся тихая погода и светлые ночи особенно благоприятствовали применению подлодок. Поэтому командующий флотом, по просьбе старшего из начальников флотилий подлодок капитан-лейтенант Hermann Bauer'а, решил произвести дальнюю операцию подлодок в большом масштабе, тем более, что было мало вероятности для подлодок найти подходящие объекты для атаки, в виде больших неприятельских судов, по внутреннюю сторону предполагаемых линий сторожевого охранения. Десять подлодок I флотилии должны были расположиться на позиции по линии в NW-ом направлении от Helgoland'а, в расстоянии от 60 до 70 миль и попытаться нанести потери английским главным силам; продолжительность операции должна была быть около шести дней. Этой операции не могла предшествовать разведка надводными силами для установления места пребывания неприятельских главных сил; она едва ли могла быть произведена в виду большого расстояния и предписанной флоту осторожности; к тому же дело шло о том, чтобы атаковать неприятельские главные силы внезапно, что не было бы достигнуто если они были предупреждены предварительным появлением германских надводных сил.

Хотя материальная часть 2-ой полуфлотилии подлодок была новее [1]), выполнение задачи было поручено первой, так как в этой операции в первую очередь имелось ввиду достижение практического опыта командиров подлодок. Для защиты Германской бухты было оставлено шесть подлодок. План немедленной посылки десяти подлодок [2]) через все Северное море до параллели островов Orkney в совместную шестидневную операцию, без поддержки другими силами и не имея боевого опыта, должен быть признан смелым. В мирное время подлодкам еще не ставилось таких требований как те, которые им были поставлены теперь. Командующий флотом, своим приказанием как бы согласился с мнением начальника I флотилии подлодок, который по этому поводу высказался так: «бывшее до сих пор оборонительное применение подлодок в дневной сторожевой линии охранения, расположенной по

---

[1]) Технические вопросы будут рассмотрены в особой обработке.

[2]) В начале предполагалось, что и подлодки 2 полуфлотилии примут участие в операции.

Примечание оригинала.

дуге вокруг Helgoland'а, не имеет для них никакой пользы. Существует очень мало вероятности, что противник подойдет к этой линии, но даже и тогда сомнительно, чтобы подлодки имели успех. К этому надо прибавить, что при таком применении подлодок происходит значительный износ матерьяльной части... Лишь применение подлодок для наступления может внести перемену, риск будет больше, но вместе с ним и в большей степени ростут вероятности успеха».

Целью операции (см. приложение 2, оперативный приказ I флотилии подлодок) была атака на предполагавшиеся в Северном море английские главные силы, а также линейные крейсера, тогда как легкие силы, во время перехода лодок для занятия позиций, должны были быть атакованы лишь в случае особо благоприятных для минного выстрела обстоятельств. Лишь на обратном пути надлежало пользоваться всяким случаем для нанесения неприятелю потерь. Дело шло, таким образом, о наступательной операции большого масштаба, при которой вначале не хотели отвлекаться легкими сторожевыми силами противника.

Наступление и отступление (см. карту 9) должно было быть произведено от первоначальных линий расположения, на которых подлодки находились в расстоянии 7 миль одна от другой. От первой линии расположения надлежало пройти около 300 миль до второй, там повернуть и вернуться к третьей. Эта последняя находилась примерно на линии соединяющей Scapa Flow на островах Orkney и Stavanger'ом. Здесь подлодки должны были собраться примерно через 72 часа после выхода и оставаться до 6 ч. веч. следующего дня, т. е. около 40 часов на позиции, после чего следовало начать обратный переход к Helgoland'у.

Вероятность успеха, несмотря на значительность района, подлежавшего обследованию, оценивалась благоприятно. Предпочтение отдавалось поискам противника в открытом море перед поисками у неприятельских берегов. По этому поводу начальник I флотилии подлодок пишет следующее:

«Применение подлодок для наступательных целей у неприятельских берегов представляет большие трудности потому, что сторожевые суда, летчики, наблюдательные посты и торговое судоходство очень быстро откроют присутствие лодок. И раз элемент внезапности отпадет, то суда своевременно уклонятся от опасности. Иначе складываются условия при поисках в открытом море. Здесь противнику не достает вспомогательных береговых средств; случайное открытие может

еще и не привести к неудаче, так как подлодка не привязана к определенному месту, может его менять и противник не знает, куда она может направиться. Недостатки поисков в открытом море заключаются в том, что, при недостаточном числе лодок, ничего нельзя будет найти, если не имеется определенных сведений о намерениях и местопребывании противника. Однако, так как следует расчитывать на наличие сторожевой английской линии поперек Северного моря, то перспективы операции в направлении на север следует считать благоприятными».

В другом месте говорится: «что вся операция окажется ударом в воздух лишь в том случае, если противник не держит вообще никакой сторожевой линии и следовательно совершенно отказывается от закрытия Северного моря».

Твердое представление о постоянном присутствии такой сторожевой линии, очевидно, послужило основанием тому, что не было дано предпочтения расстановке лодок на позиции на путях входов и выходов неприятельских сил, со всеми вытекающими отсюда вышеприведенными недостатками хотя бы вне района действительности береговых оборонительных средств.

Хотя хорошая погода и ясная видимость имели большое значение для операции, все же, при ее длительности и растянутости по расстояниям и связанной с ними неопределенностью в условиях погоды, на них нельзя было обращать слишком много внимания. Поэтому 6 августа в 4 ч. 30 м. утра, несмотря на ожидавшуюся неблагоприятную погоду, был произведен выход, согласно плану. Принимали участье подлодки *U—5, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 16, 17, 18* с командирами ст. лейтенантами Lemmer, König, Stoss, Otto Weddingen, Graf Arthur v. Schweinitz, Schwieger, Klaus Hansen, лейтенантом Feldkirchner и ст. лейтенантом v. Hennig. Легкие крейсера *Hamburg* и *Stettin* шли впереди флангов линии подлодок, в расстоянии 10 миль в качестве разведчиков. Миноносцы *S 99* и *D 5* шли за линией подлодок в качестве репетичных радио-судов. Предусмотренная планом воздушная разведка не могла быть произведена вследствие плохой погоды. Если бы встретилось сопротивление, то крейсера не должны были бы пытаться оттеснять неприятеля, а стараться завлечь его к Helgoland'у, чтобы подлодки успели пройти неприятельскую линию по возможности скорее хотя бы в погруженном состоянии и могли следовать далее по назначению. Как надлежало поступать в случае встречи с превосходными силами против-

ника, в приказе не упоминалось. *Hamburg* и *Stettin* сопровождали подлодки на 100 миль от Helgoland'а (до квадрата 044 β). Начальник флотилии считал это необходимым, чтобы, в случае получения сведений о неприятеле, иметь возможность изменить общий курс линии подлодок по радио. С этой целью он взял на себя риск опасности уничтожения этих двух старых тихоходных крейсеров превосходными силами, вдали от своих опорных пунктов, от которой их едва ли избавило бы присутствие вблизи большого числа собственных подлодок. Эта опасность была тем более велика, что командование флотом не предусмотрело поддержку их при возвращении боеспособными судами.

Во время перехода в западном направлении были пройдены многочисленные, преимущественно, норвежские рыбачьи суда. Первоначальным курсом на запад надеялись обмануть их о цели назначения подлодок. Если бы известие о появлении подлодок было бы передано дальше, то у противника должно было бы сложиться мнение, что операция направлена против английских берегов, а не против ожидаемых в открытом море главных сил.

Немецкие рыболовные пароходы сообщали, что они не видели никакого неприятеля в районе $\varphi = 56°$ и $\varphi = 57°$ N; впрочем один из рыбаков в $\varphi = 56°$ $l = 2°$ O, т. е. в районе предполагаемого пребывания противника, был освещен ночью миноносцем. Один голландский пароход, шедший от Skagen'а, утверждал, что он не видел никакого неприятеля. Около полдня, с *U 5*, в квадрате 085β была замечена, видимо, неприятельская подлодка, рубка которой быстро погрузилась и скрылась из виду. Надежда встречи с меньшим числом рыболовных судов при изменении общего курса к N-ду, вследствие увеличивающихся глубин, оправдалась. Вследствие повреждения дизелей самой западной из подлодок на этом курсе пришлось повернуть, пройдя 225 миль, обратно; остальные лодки, за исключением двух, выполнили предусмотренную планом операцию и благополучно вернулись 11 августа после полдня в гавань Helgoland'а. Одной из подлодок—*U 18*, (командир ст. лейтенант v. Hennig), удалось даже, по приказанию находившегося на ней начальника полуфлотилии ст. лейтенанта Spindler, не выходя из пределов времени положенного для операции, выйти из ее рамок и пройти от линии расположения до параллели 60° N. Так как до этого времени никакого противника не было усмотрено, то надеялись найти ожидавшуюся у линии расположения 3 сторожевую линию неприятельских миноносцев и прочих легких сил,

далее к северу, между островами Schetland и норвежским берегом. Имевшиеся сведения о прежних английских маневрах усиливали это предположение, но и там ничего не было усмотрено. Впервые на обратном пути, 9 августа в 5 час. 45 мин. утра, около 20 миль к югу от третьей линии расположения во время шквала с дождем, при силе ветра 6 б. и большой волне и пасмурности, с *U 5* было внезапно усмотрено судно с тремя или четырьмя трубами, в расстоянии около одной мили, которое рулевым подлодки было принято за английский крейсер, тогда как командиру и начальнику полуфлотилии донесение показалось сомнительным. После быстрого погружения, в перископ ничего больше не удалось рассмотреть.

$1^1/_2$ часа позднее, в $\varphi = 57° 45' N$ и $l = 3° 40'$ Ost, в течении короткого времени, с *U 8* был усмотрен неприятельский миноносец, который, судя по его курсам, мог принадлежать к сторожевой линии.

Очень вероятно, что приблизительно в то же время и при тех же неблагоприятных условиях погоды и *U 15* (командир ст. лейтенант Richard Pohle) внезапно наткнулась на английские крейсера, и, не успев погрузиться, была уничтожена. Это предположение подтверждалось двумя английскими радио с Poldhu, первое из которых содержало сообщение британского адмиралтейства о том, что одна из крейсерских эскадр главного флота была атакована 9 августа германской подлодкой и уничтожила ее, не понеся потерь. Во второй радио первый лорд Адмиралтейства Churchill поздравлял мэра г. Бирмингама с тем, что крейсер того же имени потопил германскую подлодку. По этому, можно было с уверенностью принять, что *U 15* пала жертвой этой встречи, тем более, что подлодка еще 9 августа в 2 час. 27 мин. утра сносилась по радио с *U 18* [1]). В остальном, во время всей операции держалась ясная и благоприятная погода и с других подлодок неприятеля усмотрено не было.

Что касается до *U 13*, командир ст. лейтенант. Arthur v. Schweinitz, то с ней уже с 6 августа, после того как она вышла из гавани Helgoland'а, не было больше связи. Данные о том, как произошла потеря этой подлодки, совершенно отсутствуют.

Операция подлодок была произведена по приказанию командующего флотом, дабы атакой неприятельских главных сил

---

[1]) Как показали английские данные, опубликованные по окончании войны, это предположение было справедливым: см. главу 6 и карту 33.

Примечание оригинала.

начать уравнение сил. В то же время капитан-лейтенант Hermann Bauer стремился вывести вверенное ему оружие на свободную дорогу и произвести его испытание, на котором можно было бы строить дальнейшую наступательную деятельность. Хотя во время этой операции, несмотря на ее продолжительность и значительный район, не были усмотрены большие неприятельские силы, все же уже самый факт такого обследования и все прочие наблюдения имели большое значение. Действительно, несомненно могли бы быть получены ценные данные о местонахождении и действиях английских сил, если бы короткая встреча с неприятелем не совпала с единственным периодом скверной погоды во время операции. На основании сделанных наблюдений так и оставалось невыясненным, принадлежали ли эти силы к планомерной сторожевой линии, или же таковой в этом месте вообще не имелось, а ее следовало ожидать далее к северу, лишь на параллели островов Shetland. Местоположение и действие неприятельских главных сил продолжали быть неопределенными, хотя один парусник, спрошенный *U 18* о неприятеле, показал, что 7 августа какие то силы из восьми судов находились в $\varphi = 55° 20' N$ и $l = 0° \cdot 10'$ Ost.

Можно считать несчастной случайностью, что английским крейсерам удалось, несмотря на неблагоприятную погоду и при сильном волнении открыть и обезвредить еще до атаки одну или две, идущих на большом расстоянии друг от друга в открытом море, подлодки.

Несмотря на потерю этих лодок без нанесения противнику каких либо потерь, следует признать общую выгоду, доставленную операцией, значительной. Офицеры и команды подлодок увидели себя в первый раз в действительной боевой обстановке перед задачей, район и продолжительность которой никогда не имели места при учебных плаваниях мирного времени. Они все, без исключения, оказались на высоте и достигнутые результаты превзошли все ожидания. Доверие к надежности оружия подводной войны пустило этим крепкие корни. Тот факт, что присутствие наших подлодок в таком большом расстоянии от опорных пунктов было установлено противником, не могло не произвести на него впечатления. Но прежде всего, командование на основании этого опыта, убедилось, что в руках его имеется оружие, которое, помимо нанесения вреда неприятелю, обещало ему постоянную и далеко охватывающую разведку в таком об'еме, в котором она не могла производиться надводными судами флота, обстоятельство особенно ценное в виду малого числа подхо-

дящих для этой цели легких крейсеров и сильных линейных крейсеров. Тем более следует сожалеть, что подобные операции такого же планомерного характера и с тем же большим числом подлодок, не повторялись в дальнейшем.

Подобная же далекая операция но крейсерами, оставляя в стороне вопрос об ее стратегической выполнимости, должна была бы сопровождаться далеким прикрытием путей отступления флотом и не могла бы достичь того же числа пройденных миль и того же промежутка времени. Крейсер в разведке гораздо больше подвергается опасности быть уничтоженным превосходными силами неприятеля, чем подлодка, уклоняющаяся от нее погружением. В остальном же, разведка подлодками не может равняться с такой же крейсерами. Благодаря малой высоте глаза наблюдателя, подлодка может быть сравнена с постом с весьма ограниченным районом наблюдения. Видимый горизонт во время разведки узко ограничен. Затем, ввиду малой скорости лодки, она не в состоянии, подобно крейсеру, поддерживать соприкосновение с неприятелем продолжительное время; этому препятствует также превосходящая ее боевая сила противника, который большей частью заставляет ее погружаться тотчас после того, как она его увидела. Затем лодку преследуют многочисленные противники, чем задерживается посылка ею радио-донесения, которое становится возможным лишь после ее всплытия на поверхность, когда неприятель уже скрылся. Таким образом, *исключительное* употребление подлодок для дальней разведки было лишь по необходимости; параллельная с ней и столь же дальняя разведка надводными силами была невозможна.

* *
*

В то время, когда начатая 6 августа операция еще продолжалась и командование флотом ничего не знало о ее результатах, 8-го августа утром была получена телеграмма кайзера, заключавшая в себе новые основания для операций. Сведения о перевозке английских войск на континент настолько к этому времени усилились, что сделалось необходимым предпринять что либо в этом направлении. Предполагалось, что на время выполнения этой перевозки следует ожидать особо сильного наблюдения или блокады Германской бухты. Исходя из этого соображения, в мор. ген. штабе незадолго до войны существовало следующее мнение о возможностях воспрепятствования или прекращения такой перевозки: «действительным средством для угрозы и связанным с

ней замедлением английской перевозки войск на транспортах является борьба с блокадой. Чем чаще и энергичнее будут производиться наступательные удары против английской блокады, тем больше будет вызванная ими у противника неуверенность, тем тяжелее для него будет выпускать транспорты с войсками в море. Если обстановка потребует непосредственных ударов против перевозки, то они должны, если возможно, производиться операциями подлодок и постановкой минных заграждений на путях и на подступах к гаваням погрузки и выгрузки транспортов. Операции же с этой целью главными силами в лучшем случае могут дать лишь задержку, но не смогут фактически причинить потерь перевозке. Такая операция была бы преждевременно известна противнику. Транспортный флот имел бы всегда возможность, при том расстоянии, которое должны были бы пройти наши главные силы и при коротком расстоянии перевозки, своевременно укрыться в надежных портах. При малой вероятности соответствующего результата такие операции главных сил себя не оправдывают. Они подвергались бы на своем пути к целям операции атакам неприятельских миноносцев и подлодок и были бы вынуждены принять бой у неприятельских берегов, может быть, в неблагоприятной тактической обстановке, с превосходными силами противника. Должны ли будут вообще производиться такие операции против перевозки войск и с какого времени, сможет судить лишь военное командование, на основании получаемых сведений об общей обстановке, и оно же должно поэтому отдавать соответствующие приказания. Следует ли ставить минные заграждения на подходах к голландским и бельгийским портам, или нет — будет зависеть от наших отношений к Голландии и Бельгии в начале войны и их поведения по отношению к попыткам неприятельских высадок».

Время перевозки экспедиционного корпуса не было точно известно. По расчетам отдела морских перевозок германского морского министерства, погрузка войск вряд ли могла начаться ранее 12-го дня мобилизации и выгрузка их в бельгийских или французских портах могла окончиться не ранее 15-го или 16-го дня мобилизации. Действительно, сведения об английской перевозке войск до 7-го августа были очень неопределенны и скудны. Полученные важные сведения только говорили, что уже 29-го июля в Zeebrügge находились 10.000 ч. бельгийских войск и чрезвычайно большое число железнодорожных вагонов. Капитан одного английского парохода, совершавшего раз в неделю рейсы между Hull и Zeebrügge, сказал, что он в следующий раз (31-го июля) вероятно доставит

войска и никаких пассажиров. Но 7-го августа неожиданно пришли сведения из Голландии, что перевозка посылаемых вперед частей начнется в тот же день и что непосредственно за ней последует перевозка всего английского экспедиционного корпуса. 8-го августа было получено определенное сведение о том, что перевозка английского экспедиционного корпуса в Zeebrügge, Ostende, Dünkirchen и Calais находится в полном ходу. Выходило, что приготовления и подготовка к ней начались уже за несколько дней до об'явления войны. Лишь по окончании войны стало известно из «Разоблачений» бывшего британского военного министра лорда Haldane, сделанных перед генералами экспедиционного корпуса в Bedford College, опубликованных в «Scotsman» 30-го ноября 1918 г., что экспедиционный корпус, уже через несколько часов после об'явления войны, был перевезен при содействии флота, раньше чем кто-либо об этом узнал [1]).

Предположения, служившие до сих пор основанием для предписанных, по отношению к английской перевозке войск, действий, оказались со многих сторон ошибочными. Против ожидания, ни с началом войны, ни с началом перевозки войск противником не были начаты ближнее наблюдение или блокада Германской бухты; по всей видимости, английское командование считало защиту транспортов уже достаточно обеспеченной содержанием значительных сил перед восточным выходом из Канала. По мнению мор. ген. штаба оставалось показать британскому командованию наступательный характер нашего ведения войны путем атак на прикрывающие силы, применяя с этой целью операции минными заграждениями, миноносцами и подлодками и этим достичь хотя бы *косвенного* воздействия на перевозку английского экспедиционного корпуса. Телеграмма кайзера заключала в себе следующие указания командующему силами Открытого моря:

«Перевозка английского экспедиционного корпуса в ходу, вероятно в Zeebrügge, Ostende, Dünkirchen, Calais. Для прикрытия в Северное море выдвинуты силы между голландско-бельгийским и английским побережьем. I флот находится в

---

[1]) Из статьи лорда Haldane

«Он не думал, чтобы было известно когда мы мобилизовались. Он хотел им это сказать. Мы начали мобилизацию 3 августа в 11 ч., за 36 часов до об'явления войны. Мобилизация еще не означала об'явления войны и потому мы могли мобилизоваться и в мирное время, чтобы быть готовыми. Через несколько часов по об'явлении войны, при содействии флота, экспедиционный корпус был уже перевезен через Канал, прежде чем кто-либо об этом узнал. Эта часть войск прибыла на место сбора в течении 9 дней».

Северном море, видимо, готовый к действию. Прикрывающие силы представляют хороший об'ект для операций легкими силами и минами заграждения. Его величество обращает внимание на операции миноносцев и мин заграждения и в особенности подлодок. Выполнение—в зависимости от вероятностей успеха, смотря по погоде и особым обстоятельствам. Основания, выраженные в оперативном приказе, остаются действительными и для этой операции [2])».

Вышеприведенная заключительная фраза категорически отвергала применение флота. Без поддержки же флота было едва ли возможно миноносцам и минным заградителям в короткие светлые ночи прорваться в Канал и подойти к неприятельским транспортам, или хотя бы к прикрывающим их

---

[2]) Сюда относятся следующие замечания, имеющиеся в записках тогдашнего начальника мор. ген. штаба адмирала v. Pohl, показывающие какие постоянные препятствия к ведению морской войны, происходившие от своеобразной оценки Англии рейхсканцлером, приходилось встречать:

8/VIII, 8 ч. утра. Флот получил от меня сведение, что суда II и III флотов прикрывают английские транспорты к северу, хороший об'ект для легких сил.

11 ч. утра. Доклад кайзеру на котором одобрена мысль операции. Кайзер особенно указывал на подлодки; флоту посланы соответствующие указания.— 12 ч. Рейхсканцлер телефонирует, что Lichnowsky (бывший до об'явления войны германским послом в Лондоне) находится у него и что он имел еще один разговор, прежде чем покинуть Англию, из которого вытекает, что Англия желает возможно скорее выйти из состояния войны с нами. Канцлер спрашивал, не следует ли отнести успех прорыва *Goeben*'а из Мессины к большой сдержанности англичан, не желающих наносить нам тяжелых ударов. Я сказал, что мне также эта мысль приходила в голову, во всяком случае, это была необычайная ошибка английского адмирала, но что от этого нельзя прекращать ведения войны; кайзер только что приказал произвести операцию легкими силами. По моему мнению Lichnowsky, во время кризиса и до него, смотрел на все положение через розовые очки и это верно и в данном случае.—Я рассказал об этом Tirpitz'у, а также о приказании кайзера; Tirpitz не ожидал ничего от операций подлодок и желал, чтобы дело дошло до боя флотов.—Я указал на возможность прежде всего достичь кое-каких результатов от подлодок. — 6 ч. веч. Канцлер мне телефонирует:

«Моя совесть не дает мне покоя. После основательных соображений я считаю вероятным, что Англия будет сдержанна, чтобы не принимать решений, могущих продолжить войну. Было бы настоятельно желательным, чтобы и мы поступали таким же образом, дабы дать Англии возможность придти к миру».

Я выразил, что было бы невозможно оборвать начатые операции и что мы не должны такими соображениями останавливаться перед энергичным ведением войны. Англия об'явила нам войну и должна нести все последствия. Кроме того, было бы невозможно провести теперь приказания, ограничивающие военные действия, распоряжения о которых могут исходить только от кайзера—Рейхсканцлер прибавил, видимо, очень возбужденный,— что «он не может добиваться от кайзера таких приказаний, дело тогда должно идти своим путем».—Что я, при таких возможностях, не мог явиться к кайзеру с этаким взглядом, само собой разумеется. До тех пор, пока продолжается состояние войны, я должен только думать об использовании того оружия, которое имеется в моих руках.

силам, так как к востоку от пути транспортов надо было расчитывать встретить выдвинутое вперед сплошное сторожевое охранение истребителей, в несколько рядов, как ясно показала операция с *Königin Luise*. Лишь после прорыва этих линий можно было достичь расположенных за ними более ценных прикрывающих сил, тогда как сами транспорты и тогда были бы еще вне досягаемости для атак.

При таких условиях едва ли можно было достичь причинения неприятелю беспокойства до тех пор, пока линейные германские эскадры оставались в устьях рек. Лишь повторное появление сил Открытого моря в море, даже если при этом дело не дошло бы до столкновения с противником, дало бы ему *ту* неуверенность, которую мор. ген. штаб считал по меньшей мере косвенным влиянием на прекращение или помеху британских перевозок. От командования армиями в этом направлении не было пред'явлено флоту *никаких* требований. Оно видимо не высоко ценило значение слабого, хотя и хорошо организованного, экспедиционного корпуса. Во всяком случае, нач. сухопутного ген. штаба при начале войны лично посланному к нему представителю оперативного управления мор. ген. штаба капитану 2 ранга Heydel на вопрос—придает ли армия большое значение попыткам внести расстройство в перевозку войск морем, ответил что флот может не отвлекаться подобными обстоятельствами от прочих своих операций, было бы даже хорошо, если бы наша армия на западе могла одновременно расчитаться и с 160.000 англичан; эта точка зрения, во время первой тогдашней удачи нашего наступления на западном фронте, разделялась многими.

Уже раньше упоминалось, что перед началом войны лишь в малой степени был выяснен трудный вопрос разграничения деятельности армии и флота и степени их совместной работы. Характерным для той неясности, которая существовала в этом отношении, был также распространенный в одинаковой степени в английской и германской морской стратегии взгляд, по которому ни один баталион не должен был перевозиться морем до тех пор, пока где нибудь еще существует не разбитый флот противника. Еще во время британских морских маневров в 1913 г., это положение особенно ясно было выражено. При этом следует вспомнить хотя бы о операции Наполеона I с его громадным транспортным флотом в Египет, несмотря на наличие эскадры Нельсона, чтобы увидеть всю односторонность нового учения. Часто повторяемое подтверждение этого принципа в кругах специалистов и его применение в наших военных кругах вызвало представление о том, что

британский противник должен сначала произвести большую наступательную операцию против германского флота, раньше чем он осмелится начать перевозку войск морем. По этому, может быть, первым и очень сомнительным известиям о том, что перевозка уже началась, было придано слишком мало цены.

Дальнейшая ошибка заключалась в сильном сосредоточении всех оперативных идей на уничтожении неприятельских главных сил, не позволявшее появиться другим мыслям. Однако, очень возможна необходимость для флота обратить свое внимание сначала на другие задачи, как, например, — требования сухопутной войны. История британского флота в этой войне с самого начала дает ряд примеров для этого рода деятельности флота. Требования, вытекавшие из операций армий, были с самого начала признаны британским флотом как особо важные, на ряду с защитой собственной торговли и уничтожением неприятельской; также по этой причине он отказался и от больших наступательных операций против германского флота, к великому общему удивлению. Он был в состоянии это делать пока его оперативным целям не препятствовал германский флот.

Германское морское командование ставило уничтожение английского флота, как почти единственную цель войны, на первый план. *Для этой цели флот сберегался.* Этим об'ясняется, что несмотря на все моральное значение хотя бы временного, перерыва или задержки перевозки войск из Англией во Францию, основной оперативный приказ для Северного моря не содержал такой задачи, как одной из главных операций. По этим причинам и делаемые фактические усилия не соответствовали значению задачи. От содействия надводных сил командование флотом совершенно отказалось, но и то единственное боевое оружие, которое оно предполагало употребить — подлодки — оно уже большей частью пустило в ход, посылкой их на север. Когда было получено приказание кайзера, командование располагало лишь четырьмя боеспособными подлодками. Кроме того, по мнению командования подлодок, оперативные возможности в районе восточного входа в Канал были значительно неблагоприятнее, чем в свободном Северном море. Хотя то расстояние, которое было пройдено лодками по направлению к Orkney, привело бы их в Канале далеко за линию Dover—Calais, но, оставляя совершенно в стороне ожидаемое сильное противодействие неприятельских истребителей и других сторожевых сил, надо было прежде всего принять во внимание значительные навигационные трудности как раз этого района, отсутствие ограждений, большое число банок и сильное, трудно

поддающееся учету приливо-отливное течение. Не следует забывать, что подводное оружие еще требовало боевого обучения для применения его с наступательными целями. Приведем пример: уже при первой же операции новостью для подлодок оказалась необходимость брать с собой хронометры для астрономического определения места судна.

Поэтому можно понять точку зрения командования, если оно сначала очень осторожно поступало с посылкой подлодок в район Hoofden и Английский Канал, которые и в дальнейшем течении войны оставались всегда самыми опасными оперативными районами для подлодок, тем более, что выносливость лодок открылась и неизменно увеличивалась лишь в дальнейшие периоды войны. Наоборот, следует сожалеть, что при большом значении, которое могли получить подлодки при применении против транспортов с войсками, трудности не были преодолены более настоятельным употреблением подлодок или путем предоставления их командирам большей самостоятельности.

Начальник II флотилии подлодок, капитан-лейтенант Otto Feldmann, постановил, что операция к югу не должна переходить линии Outer Gabbard — пловучий маяк Maas (см. карту 10).

9 августа лодки должны были занять позиции у восточного выхода из Канала, с рассветом подойти к предполагавшейся там внешней сторожевой линии, пройти ее и атаковать находящиеся за нею более крупные сторожевые силы. Это должно было оказать влияние на движение транспортов, которые можно было ожидать встретить лишь при появлении на их пути подлодок.

Так как, после посылки этих лодок, в Helgoland'е оставалась лишь одна подлодка, одновременно была возвращена из Балтийского моря посланная туда для тренировки IV-ая полуфлотилия подлодок, командиры которых имели еще очень мало практики в подводном плавании. Такое временное обнажение Германской бухты от подлодок было не легко для командования флотом, хотя бы по той причине, что оно на основании опыта русско-японской войны и тесной блокады русского флота в Порт-Артуре, должно было быть готово к такой же блокаде Германской бухты, хотя бы на время перевозки войск.

8 августа в 6 ч. 30 м. дня четыре подлодки вышли из Helgoland'а. Насколько позволяло сопротивление неприятеля, они должны были идти соединенно до $\varphi = 53° 50' N$ и

l=4° 00′Ost и лишь с этого пункта разделиться и продолжать путь веерообразно до расстояния 12 миль друг от друга.

Предполагалось, что примерно на линии Swarte Bank — плав. м-к Terschelling, они встретят первую сторожевую линию, на линии Smiths Knoll — плав. м-к Haak — вторую и лишь за этой последней — будут находиться ценные об'екты для атаки (см. оперативный приказ начальника II флотилии подлодок, приложение 3 и карту 10). Считалось возможным, что между первой и второй линиями будут крейсеровать еще истребители и подлодки, почему здесь надлежало проходить в подводном положении. В этом случае они должны были продвинуться лишь настолько, чтобы иметь возможность без новой зарядки аккумуляторов пройти и на обратном пути первую сторожевую линию в подводном состоянии. При районе действия в подводном состоянии в 70 миль, считая скорость 5 узлов, такое приказание уже сразу значительно ограничивало свободу поиска. В неблагоприятном случае, если бы лодки должны были погрузиться за 10 миль до первой линии, они подошли бы к второй с уже на половину разряженными аккумуляторами. Если и там они не нашли бы никаких об'ектов для атаки, тогда, по мнению начальника флотилии, дальнейшая операция была бы безнадежна, так как за это время приливо-отливное течение было бы противное их обратному курсу и подлодки должны были бы совершенно разрядить свои аккумуляторы, не продвигаясь вперед. В таком случае операцию следовало прекратить (см. также приложение № 4, примечания к приказу об наступательной операции 3-ей полу-флотилии).

Выполнение операции было значительно затруднено неблагоприятной погодой. После планомерного перехода, лодки встретили утром 9 августа при SW ветре в 6 бал. такое сильное волнение, что виды на удачную атаку казались очень малы. Две лодки, *U 19* (командир лейтенант Konstantin Kolbe) и *U 21*, (командир лейтенант Hersing), на которой был также и начальник полуфлотилии, находясь в 10 м. к югу от плав. м-ка Haak, сочли бы себя вынужденными повернуть обратно, чему сильно способствовала неисправность дизелей *U 19*.

U 24 (командир ст. лейтенант Rudolf Schneider), хотя и достигла линии Outer Gabbard — пл. маяк Maas, ничего не встретила на всем своем пути, кроме одного подозрительного судна у Terschelling'а. Но *U 22* (командир ст. лейтенант Hoppe), удалось установить ценные данные о том, как охраняется Канал. После встречи с тремя нейтральными пароходами у плав. м-ка Haak, лодка находилась 9 августа в 6 ч. веч. на

параллели Ijmuiden и увидела там два парохода, временами стопорившие машины или менявшие курсы, после чего они разошлись по различным направлениям — к Каналу и к Terschelling'у. Их поведение дало повод заключить, что они несли разведочную службу.

В том же районе *U* 22, в 10 ч. 52 м. веч. должна была уклониться к северу от двух подходивших к ней истребителей. В полночь какое то судно, видимо, легкий крейсер, светило на короткое время по направлению к лодке двумя прожекторами, но не открыло ее. На следующее утро в 8 ч. лодка достигла второй сторожевой линии. К этому времени наступил почти штиль, при ясной и хорошей видимости. Поэтому командир решил пройти за указанную ему линию на плав. м-к Shouwen-Bank, предварительно подойдя к плав. м-ку Maas. Там, в 10 ч. утр. он увидел два малых миноносца и одного истребителя. Первые, видимо, заводили сеть против подлодок. После всплытия на поверхность, около полдня и в том же районе были замечены еще два и затем один истребители. По возвращении к плов. м-ку Haak в 4 ч. дня были снова встречены два истребителя, которые большим ходом пошли к *U 22*, принудили ее погрузиться и затем повернули.

Из всего виденного командир заключил, что истребители находятся в фф = 52° 0′, 52° 10′, 52° 20′, 52°, 30 и что севернее этого не имеется никаких сил. 11 августа *U* 22 благополучно вернулась в Helgoland, куда остальные лодки же прибыли накануне.

* * *

Большие силы не были усмотрены ни одной из подлодок и во время этой операции. Командование вывело отсюда заключение, что не может быть речи о том строгом охранении Канала, которое ожидалось на основании бывших до сих пор сообщений мор. ген. штаба, что сосредоточения главных сил для прикрытия экспедиционного корпуса *не* имеется, что может быть и II флот, вместо того чтобы находиться у Themese и Downs, находится совместно с I флотом на севере Кроме того, из того неожиданного факта, что не были встречены сильные прикрывающие силы перед входом в Канал было выведено; что английская высадка еще может быть совсем не началась, или что необходимые для нее прикрывающие силы находятся гораздо западнее, чем это до сих пор предполагалось.

Остается открытым вопрос, насколько те немногие основания, которые имелись, оправдывали такие далеко идущие выводы; во всяком случае, можно сожалеть, что как раз для этой операции не оказалось большого числа подлодок и что операция не могла быть произведена еще ближе к путям транспортов, дабы по меньшей мере, отказываясь совершенно от атак, установить род и способы перевозки, а также ее прикрытие и охранение. Причины этого уже изложены. К несчастью, они дали основание отказаться на первое время от дальнейших попыток достижения подлодками неприятельских транспортов. Вообще нужно сказать, что от применения подлодок против военных об'ектов, после первых нерешительных попыток, слишком рано всегда отказывались. Других попыток помешать перевозке войск или наносить ей вред больше сделано не было. Дело остановилось на первой попытке, произведенной с недостаточными средствами.

Еще 9 августа, ранее чем сделались известны результаты обоих операций подлодок, командование флотом считало, что перевозка английских войск свяжет II и III флоты, а также быть может и часть легких сил I флота в Английском Канале, в то время как местонахождение главной части I флота предполагалось в северной части Северного моря. Если это действительно было так, то такое разделение давало возможность атаковать отдельно северную или южную часть английских сил и этим достичь успеха, приводившего одним ударом к уравнению сил, к которому надлежало стремиться согласно заданию оперативного приказа. Поэтому, командование флотом в эти дни особенно серьезно обсуждало вопрос: «не представляет ли обстановка благоприятного случая, который быть может никогда не повторится в течение войны, для наступательной операции нашего флота Открытого моря, вполне готового к бою в это время, с целью принудить I английский флот к бою. В такой операции должны были бы принять участие все силы Открытого моря, включая 6 флотилий миноносцев».

Однако, по многим и веским причинам, в конце концов от этого отказались. Из них на первом месте была сомнительность сведений о противнике и его намерениях. Последние казались тем более смутными, что имевшиеся до сих пор факты и расчеты, очевидно, противоречили друг другу. В Северном море не было усмотрено ни одного большого неприятельского корабля и не имелось донесений об этом. В особенности отсутствовали достоверные сообщения действительно ли состоится в эти дни перевозка войск и можно ли

по этому наверняка расчитывать на то, что ею действительно будут связаны силы в Канале, так как командованию флотом это последнее обстоятельство казалось необходимой предпосылкой для операции. Совершенно неизвестно было и местопребывание I флота [1]).

Кроме того, являлось вопросом—можно ли вообще расчитывать найти I флот при ограниченности операции пространством и временем, так как, вследствие величины запаса угля миноносцев, продолжительность операции могла быть maximum два дня и две ночи. Считая скорость перехода в 15 узл., за вычетом 30% для предполагаемого боя, флот мог, принимая во внимание миноносцы, самое большее пройти 250 миль в одном направлении. Если бы операция оказалась ударом в воздух, то можно было ожидать тяжелых потерь наших сил от неприятельских подлодок во время переходов туда и обратно. В этом случае, операция, вместо того чтобы привести к уравнению сил в нашу пользу, могла бы окончиться противоположным. Этого, однако, надо было во что бы то ни стало избежать *перед* решительным боем, на который расчитывали в ближайшее время.

Этому последнему соображению несомненно следует придать большее значение. Благоприятные условия разделения неприятельских сил должны были, если таковое действительно имелось, побуждать противника стремиться настолько же избегать боя, насколько это было желательно с германской стороны. Настоятельная необходимость принятия такого вызова имелась бы для него лишь тогда, если бы наши силы угрожали перевозке через Канал. Однако, в случае, если бы германские главные силы направились к Каналу, противник всегда мог бы, если его главные силы находились между Firth of Forth Skagerrak'ом, своевременно появиться в Германской бухте для отрезания наших сил, путем концентрации своих, как это показывает взгляд на карту Северного моря. *Захват же врасплох* неприятельских главных сил на севере, при недостаточной численности нашей разведки по сравнению с неприятельской, был с самого начала исключен. Нужно было поэтому расчитывать, что северная часть британских сил будет уклоняться от столкновения; ибо в противоположность имевшейся у нас неизвестности о местопребывании противника, последнему было точно известно местонахождение на-

---

[1]) Можно попутно здесь сообщить, что между 9 и 11 августа большая часть британского флота держалась по *западную* сторону островов Orkneys и Schetlands.

шего флота. Не надводными силами, а подлодками, нейтральными рыболовными судами и превосходной системой шпионажа в соседних Голландии и Дании, он постоянно наблюдал за всяким нашим движением. Наоборот, что нам затрудняло наблюдение за противником и делало его почти невозможным, это его свобода внутри большого морского и прибрежного пространства, которое находилось вне нашего непосредственного наблюдения. Прекращение передачи известий из Англии, сделавшееся возможным благодаря ее островному положению и боязнь со стороны нейтральных государств насильственных мероприятий с ее стороны, хотя и позволяло передачу сведений от них к нам, но не доставляло нам, однако, почти ни одной достоверной исходной точки для суждения о британских силах, после того как бывшие раньше соображения в этом направлении оказались ошибочными.

И в этом отношении условия морской войны иные чем в сухопутной. В последней противник связан местностью и ее препятствиями, возможность передвижения сил значительно менее чем в море и более подается расчету. Наоборот, единственная вещь связывающая движение судов это их зависимость от топлива. Это обстоятельство, вместе с возможностью быстрого передвижения морских сил, делает даже те сведения о местонахождении противника, которые относятся к предыдущему дню, сравнительно уже малоценными; поэтому планомерная разработка морских операций на основании полученных сведений лишь редко может быть осуществлена. В большинстве случаев лишь непосредственная разведка во время маршманевра может служить основанием для развития боевых действий и то при условии, что ей удастся преодолеть неприятельское противодействие.

По этому никогда во время войны так болезненно не ощущался недостаток в сильных и многочисленных разведочных силах, как в первые недели августа после начала войны, в виду занятого противником выжидательного состояния. Маневры мирного времени не дали в этом отношении правильной картины, так как там тактические вопросы поневоле стояли впереди стратегических и в мирное время мы могли с большей уверенностью оценивать намерения и деятельность партии, представляющей противника. Однако, без превосходящей в силе разведки было невозможно принудить противника к бою, если он не желал его принять. Противник мог своевременно уклониться, он мог даже отойти под защиту своих портов, не делая этим своего стратегического положения более опасным.

В этом также заключается значительное отличие морской войны от сухопутной. В то время, когда на суше неприятельские силы или должны принять бой, или же должны очистить важные позиции, в море это невозможно, если неприятельский флот не выходит из под защиты укрепленных портов; несомненно своеобразная проблема морской войны, которую английский историк и преподаватель истории морской войны, Corbett[1]), метко охарактеризовал следующим сравнением: „можно снять все фигуры с шахматной доски и вновь поставить их в нужное время, они остаются все время действительными",

Как уже замечено, операция, если она даже не приводила к столкновению с главными силами противника, в общем не была без риска.

Противник мог, не вводя в действие свой флот, нанести тяжелые потери нашим главным силам в пути дневными атаками подлодок, ночными атаками миноносцев и постановкой минных заграждений на наших путях отступления. Хотя эти опасности само собой принимаются во внимание при наступлении и должны быть приняты в расчет, но они значительно затрудняли командование флотом.

Если, несмотря на это, в дальнейшем течении войны, операции флотом производились все с большей и большей уверенностью и в большем масштабе, даже когда общее соотношение сил еще более изменилось не в нашу пользу, то это происходило потому, что, помимо полученной командованием флотом большей свободы действий и самостоятельности, воздушная разведка с каждым месяцем давала все больше и больше результатов, число подлодок стало больше, они могли быть лучше использованы для разведки и связи и наши разведочные группы усилились легкими судами большого тоннажа. с большей скоростью, с более сильной артиллерией, а также двумя линейными крейсерами.

По новелле 1906 к нашему закону о флоте, была утверждена постройка шести больших крейсеров, помимо предусмотренных законом и этим выполнено требование, выставленное морским ведомством еще в 1900 г., но оставшееся тогда не выполненным. Но вместо вытекавшей оттуда постройки на 1910 г. новых крейсеров, была осуществлена отложенная еще в 1900 г. постройка нового линейного корабля, увеличивавшего их

[1]) Corbett был прикомандирован к английскому Адмиралтейству в самом начале войны для исторической обработки морской войны.

положенное штатом число, так что предусмотренная новеллой постройка новых крейсеров, по одному в 1910 и 1911 гг. откладывалась на один год. Однако и это скоро оказалось невыполнимым, ввиду проведенного в 1908 г. ограничения срока службы линейных кораблей с 25 на 20 лет и ввиду необходимости закончить программу этих кораблей. Закладка обоих крейсеров была в конце концов отложена до 1917 г. и на время после 1917 г. Таким образом, получилось, что в начале войны пять крейсеров классов *Hertha* и *Furst Bismarck*, несмотря на их полнейшую непригодность к бою, продолжали еще находиться в списках флота, как боевые крейсера. Невыполнение постройки новых крейсеров было таким образом причиной того, что флот к началу войны располагал лишь тремя боеспособными разведочными судами: *Seydlitz*, *Moltke*, и *Von der Tann*; *Goeben* был отрезан в Средиземном море, и не равноценный ему *Blücher* мог быть включен в группу лишь в случае крайней необходимости. В ноябре 1914 г. присоединился к флоту *Derflinger* в марте 1916 г. *Lutzow* и лишь в октябре 1917 г. — *Hindenburg*. В противоположность этому, англичане с самого начала располагали девятью линейными крейсерами, которые впоследствии были усилены быстроходными линейными кораблями класса *Queen Elizabeth* со скоростью 25 узл. и с вооружением в 38 ст.

Но старые броненосные крейсера никогда не могли заменить линейный крейсер. В тех случаях, когда эти старые суда в силу необходимости должны были вводиться в действие, они несмотря на большое мужество личного состава осуждены были большей частью на уничтожение, не достигая при этом соответствующих результатов.

Эти препятствия в матерьяльной части с самого начала поставили командующего флотом в очень неблагоприятное положение. Если бы он даже хотел принудить противника к бою введением в действие флота при благоприятных условиях, ему недоставало для свободы действия линейных крейсеров. И в этом особенно чувствовалось, что флот к началу войны еще находился в стадии достройки. Впрочем, из убеждения, что английский флот будет искать боя, был сделан правильный вывод обратить внимание при постройке флота на maximum боевой силы в лице линейных кораблей; поэтому ни в коем случае нельзя было достигать увеличения числа линейных крейсеров отказом от соответствующего числа линейных кораблей.

По выше приведенным причинам командующий флотом намеревался лишь тогда приступить к операциям со всем фло-

том Открытого моря, когда будут иметься до некоторой степени надежные сведения о противнике и его намерениях. Серьезных результатов в этом отношении он ожидал по возвращении находившихся еще в пути подлодок. Ожидалось, что они или встретили противника и нанесли ему потери, или что в обследованном ими обширном районе вообще не находится никаких неприятельских сил.

Однако, эта операция лишь немного смогла рассеять мрак неизвестности. Чтобы установить дальнейшее, надо было вновь прибегнуть к дальним операциям подводных лодок. Уже 14 августа II флотилия подлодок получила два новых задания; одновременно с этим командующий флотом, вместе с копией этих заданий, послал начальнику морского генерального штаба следующие соображения о стратегическом положении с вытекающими из него оперативными предположениями:

«Сведения об английских силах еще более подкрепляют мое мнение, что поведение англичан вытекает из желания избежать в настоящее время всякого серьезного столкновения с германскими силами, дабы оградить себя от потерь и иметь возможность позднее, в подходящий по политическим или иным соображениям момент, бросить свой флот на чашку весов, пустив его против нас.

Я считаю в настоящее время задачей флота Открытого моря причинять противнику потери всеми возможными средствами «малой» войны и заставить его этим появиться, наконец, с своим флотом в районе операций нашего флота Открытого моря ранее, чем он может быть это предполагал».

В одном из писем от 19 августа начальник мор. ген. штаба вполне соглашался с этим мнением командующего флотом, указывая вместе с тем на то, что серьезной приманкой для наступательных действий противника могло быть лишь то обстоятельство, если бы он расчитывал встретить германский флот в море. Он высказывал это следующим образом:

«В общем я разделяю мнение, что в настоящее время в намерения Англии входит стремление избегать всяких серьезных потерь на море и уклоняться от столкновений. Могущество и значение Англии зависят от состояния ее флота и ее мировое положение потерпит большой ущерб от серьезных потерь этого флота. В намерения Англии входит сначала экономическая война, в которой она надеется остаться победительницей. Попытка с нашей стороны добиться решения вдали от наших берегов не соответствовала бы имеющемуся оперативному приказу. Мы этим отказались бы от преимуществ, даваемых близостью собственных портов, и увеличили

бы число потерь среди поврежденных судов. Это оказало бы влияние на общий успех. Поэтому решительный бой следует откладывать до тех пор, пока противник не появится вблизи наших берегов.

Я не считаю невозможным, что общественное мнение Англии со временем заставит флот предпринять наступательные операции. С этим во всяком случае следует считаться. Однако, до тех пор пока этого не случилось, остается лишь, как Вы и предполагаете, вредить противнику средствами «малой» войны, дабы по возможности заставить его предпринять решительные шаги. Но и при этом следует твердо избегать собственных потерь в большей степени, чем неприятельских, чтобы флот к решительному моменту не оказался ослабленным».

Поэтому, от преднамеченных операций подлодок ожидали причинения неприятелю таких потерь, которые понудили бы его к более тесной блокаде Германской бухты и потому заставили бы его выйти из состояния нежелательной нам пассивной обороны. Одновременно с этим выяснение организации неприятельской береговой обороны и операции с постановкой минных заграждений у неприятельского побережья должны были дать операциям подлодок существенную подготовку.

Две подлодки должны были вновь попытаться произвести атаку находящихся, вероятно, на линии блокады Egersund—Peterhead на больших дистанциях друг от друга и крейсирующих там английских сторожевых сил и затем обследовать район перед Moray и Firth of Forth. Одновременно более удаленная лодка должна была проникнуть до устья Humber для уничтожения могущих находиться там крупных сил. Лодки должны были атаковать истребителей лишь в случае, если бы им не представилось во время операций более ценных об'ектов для атаки, чтобы по меньшей мере оставались следы успешного присутствия германских подлодок у неприятельских берегов. В остальном, что касается выполнения и продолжительности операции, лодкам была предоставлена широкая самостоятельность.

* * *

Для этой операции начальником II флотилии подлодок были предназначены *U 20* и *U 21*, состояние механизмов которых казалось наиболее соответствующим требованиям пред'являемым длинными переходами к району операции. Они должны были сперва соединенно идти к норвежскому берегу и затем, на 15 мильной дистанции друг от друга, начать искать неприятельские силы, предполагавшиеся на линии

блокады; подойдя к шотландскому берегу, *U 21* должна была пройти к Firth of Moray (Cromarty Firth). а *U 20*—к Firth of Forth, если состояние лодок это позволило бы. Лишь вслед за этим надлежало взять обратный курс (см оперативный приказ II флотилии подлодок, приложение № 5). От такой операции, при малом числе имевшихся в распоряжении подлодок, ожидали большего успеха, чем от операции в перпендикулярном к неприятельской линии блокады направлении. Последний способ имел то преимущество, что и при мало известной обстановке, линия неприятельской блокады все таки могла быть достигнута, если только достаточно далеко пройти на север, но он требовал с другой стороны также и большого числа лодок, иначе, при прохождении неприятельской линии на большой дистанции друг от друга, можно было пропустить силы противника. При выборе места начала операции от норвежского берега, решающее значение имел более короткий переход по сравнению с направлением Helgoland—Peterhead, а также возможность в случае скверной погоды, или необходимости исправления повреждений механизмов, найти лодкам прикрытие у норвежских шхер. Впрочем, было категорически приказано соблюдать безусловный норвежский нейтралитет.

Обе лодки вышли из Helgoland'а соединенно 15 августа днем (см. карту 11), но потеряли друг друга из виду при наступлении темноты, так как скорость *U 21* уменьшилась вследствие исправления дизелей. Несмотря на это обе лодки подошли к норвежскому берегу вскоре одна после другой днем следующего дня, но не соединившись вновь. Результаты их перехода были весьма различны: в то время как *U 21* не установила ничего необыкновенного — (у Horn-Riff обе лодки наблюдали оживленное нейтральное судоходство)— *U 20* (командир ст. лейтенант Dröscher), на которой снова находился начальник полуфлотилии ст. лейтенант Albert Gayer, уже на паралели Limfjord'а встретила 16 августа в 4 ч. утра один крейсер и один миноносец, атака на которые не была возможна.

Эта лодка встретила у норвежского берега около полдня оживленное пароходное движение. Один из пароходов казался подозрительным, так как постоянно менял курсы и был принят за сторожевое судно; предположение, это усугублялось наблюденным подходом к нему истребителя. От атаки на истребитель пришлось отказаться, так как он шел большим ходом. Тотчас после того как лодка, взяв южной курс, уклонилась от линии пароходного движения, спереди показались

густые полосы дыма, а вслед за тем немедленно последовали падения снарядов в непосредственной близости к лодке; после погружения лодке не удалось рассмотреть в перископ—кто был этот нападавший. Вследствие этой встречи удалось подойти к линии Egersund—Peterhead лишь 17 августа в 8 ч. 30 м. утра. Четыре совершенно одинаковых черных бакана, очевидно, служивших для навигационных целей английским сторожевым судам, давали возможность заключить о положении неприятельской линии блокады. К несчастью, тотчас по приходе на предписанную линию, начальник полуфлотилии увидел себя вынужденным, вследствие неисправности компаса и левого дизеля, взять курс на юг, для исправления этих повреждений. На этом курсе, в 11 ч. утра снова был замечен истребитель. В виду неисправности механизмов, командир решил не подвергать их дальнейшим испытаниям перехода в 600 миль к Firth of Forth и оттуда обратно к Helgoland'у, почему операция была закончена в 5 ч. дня и взят курс в Германскую бухту.

По мнению начальника флотилии, условия для дальних поисков подлодок уже значительно ухудшились, вследствие наличия планомерного обследования моря английскими истребителями со времени дальней операции I флотилии. В противуположность этому *U 21*, вплоть до шотландского берега, не встретила никаких препятствий, что следует признать исключительно удачным.

Так как компас и механизмы во время ночи работали исправно, *U 20* на следующее утро решила произвести новую попытку пройти к западу. Преследуемая, видимо, судами, подобно тем, которые встретили ее накануне, и принуждаемая ими к постоянным погружениям в течении всего дня, лодка окончательно прекратила эти попытки. Днем 19 августа она прибыла в Helgoland; во время операции лодка находилась в погруженном состоянии от 6 до 12 ч. в день, что тогда оценивалось, как очень хороший результат.

U 21 (командир лейтенант Hersing), значительно менее страдала от неприятельского противодействия и оказалась в состоянии полностью выполнить свою задачу, однако, также не встретила случая для атаки. 17 августа в 4 ч. утра лодка начала плавание по линии Stavanger—Kinnaird Head, во время которого она усмотрела лишь два парохода. 18 августа в 6 ч. утра она находилась у Kinnaird Head. Здесь, помимо оживленного пароходного движения, *U 21* очень быстро установила наличие сторожевой линии рыболовных пароходов, простиравшейся от Kinnaird Head к NW-ту и прикрывавшей

Moray Firth. В расстоянии около 20 миль позади, по всем признакам находилась вторая сторожевая линия и, судя по наблюденным дымам, за ней в том же расстоянии—третья. Первая линия контролировалась после полдня истребителем. При большом расстоянии трех линий друг от друга было более чем сомнительно, чтобы зарядка аккумуляторов была достаточна для прохода этих линий в подводном состоянии. Поэтому лодка направилась к северу и оттуда, пользуясь наступившей темнотой, сделала попытку пройти в надводном положении. Вскоре, между многочисленными двигавшимися судами, вновь был замечен истребитель и большое число сторожевых судов. Так как сильная фосфоресценция могла очень легко выдать присутствие лодки, попытка пробиться дальше была отложена. Из-за того же сильного охранения в том же месте, попытка пройти и на следующий день оказалась безнадежной, а потому, ввиду отсутствия подходящих для атаки об'ектов, был начат обратный переход. Для этого до темноты курс был взят на юг вдоль берега, чтобы получить понятие об организации береговой обороны. Кроме большого числа английских и нейтральных пароходов, (последние преимущественно голландские) перед Peterhead и Aberdeen были встречены многочисленные рыболовные суда, из которых большинство несомненно находилось в море для рыбной ловли, но некоторые, судя по их поведению, видимо несли разведочную и сторожевую службу.

Перед Firth of Forth, незадолго до наступления темноты, были замечены четыре истребителя, находившихся севернее о. May Island и крейсеровавших малым ходом перед бухтой. Плохая видимость воспрепятствовала атаке. Во время дальнейшего перехода, на линиях Newcastle и Sunderland к Skagen'у и Норвегии были усмотрены несколько пароходов, а на Dogger Bank'е наблюдалось несколько рыболовных пароходов. После плавания в 1300 миль, бывшего по тогдашнему времени необычным для подлодки и продолжавшагося семь дней, лодка благополучно прибыла в Helgoland утром 21 августа.

Трудная задача атаковать силы, находящиеся у устья Humber, досталась на долю *U 22*, командир которой ст. лейтенант Hoppe, в виду участия в первой операции к Hoofden, казался особенно подходящим для этой цели. Его задачей было, на ряду с нанесением потерь противнику, сделать также наблюдения над организацией охраны неприятельских берегов. Если бы условия атаки неприятеля у Humber'а оказались бы слишком трудными, командиру было предоставлено право идти к Newcastle.

Выйдя 15 августа днем из Гельголанда, лодка утром 16 августа подошла к югу от Dogger Bank и усмотрела там многочисленные рыболовные пароходы, про которые трудно было сказать—находились ли они там в качестве передовых сторожевых сил, или же занимались только рыбной ловлей. Временами, во всяком случае, командиру казалось, судя по многочисленным дымам появлявшимся в разных местах, что он находится между двумя сторожевыми линиями рыболовных пароходов, отстоящими от берега в 60—65 милях. Поэтому он сначала отказался от дальнейшего продвижения и продержался всю ночь на глубине 20 метр. На следующее утро лодке удалось пройти мимо рыболовных судов, видимо, не будучи замеченной ими и взять курс к английскому берегу у Flamborough Head. Здесь, совершенно неожиданно в расстоянии всего 600 мет. от *U 22* показались на короткое время рубка и короткий перископ английской подлодки, видимо, класса *B*. Германская лодка, путем зигзагных курсов, уклонилась от атаки и получила возможность, находясь довольно долго в надводном положении и, вероятно, будучи принимаема проходящими судами за английскую лодку, наблюдать оживленное движение торговых судов перед Humber. Днем лодка была вынуждена погрузиться на долгое время ввиду подходивших с севера двух истребителей. На следующий день наблюдалась та же картина. Кроме нескольких истребителей не было замечено ни одного нового неприятельского военного судна. Следующая ночь была проведена лежа на грунте, чтобы дать возможность экипажу отдохнуть от напряженной службы. Так как дальнейшее пребывание перед Humber, на основании сделанных наблюдений, казалось довольно безнадежным в смысле встречи с английскими военными судами, то предполагалось на рассвете следующего дня идти дальше к Tyne, но начавшиеся неисправности в дизелях потребовали немедленного возвращения. 20 августа в 6 ч. утра подлодка вернулась в Helgoland.

Как видно и эти три дальние операции *U 20*, *U 21* и *U 22* снова оказались безрезультатными в том отношении, что ни одна из лодок не имела возможности произвести атаки, ни разу не встретив даже об'екта для нее. Но все сделанные ими наблюдения представляли для командования флотом весьма ценный материал для суждения об общей обстановке. В то время, как выяснилось, что предполагавшейся сторожевой линии Peterhead—Egersund, по крайней мере в этом месте, не имеется, было установлено присутствие истребителей перед Skagerrak'ом и сторожевого охранения из истре-

бителей перед Firth of Forth. Из присутствия последних можно было заключить, что в этой бухте находятся крупные силы. Также было установлено нахождение многочисленного сторожевого охранения рыболовными пароходами в несколько линий и перед Firth of Moray. В Humber, видимо, находились только старые истребители (класса *E*) и подлодки (класса *B*). Заграждений во входах к Humber и The Wash не было, насколько об этом можно было судить по неизменявшимся курсам входивших и выходивших торговых судов. Между Cromer и Whitby даже горели маячные огни, плавучие маяки, видимо, были убраны. Нигде не замечалось охранения летательными аппаратами.

Особенно важным являлся факт, что подлодки нигде не встретили случая к атаке. Из этого командование флотом вывело следующее важное заключение, хотя для него вряд ли было достаточно тех данных, кои были добыты лишь этими двумя дальними операциями подлодок:

«Английские главные силы и ,вероятно, вообще все крупные военные суда держатся в таком расстоянии от германских берегов, что отыскание этих сил превосходит техническую способность подлодок. Гавани, могущие служить опорными пунктами для пополнения запасов, видимо, настолько сильно охраняются, что всякая возможность для подлодок проникнуть в них исключается (Firth of Moray). Долгое пребывание подлодок на позиции перед портами, вследствие дальности расстояния, невозможно. По этому, на первое время, от дальнейших операций подлодок следует отказаться до тех пор, пока нельзя будет предположить, что английский флот подошел ближе».

На основании опыта, по которому еще в русско-японскую войну главные силы отказывались от постоянного пребывания в определенных морских районах и появлялись только для временных операций, что значительно затрудняло противнику установление их местопребывания, такое заключение было преждевременно. К несчастью, оно явилось поворотным пунктом не только для применения подлодок, но и для всего ведения войны в Северном море. Бывшие до сих пор операции всегда имели целью главные силы неприятеля, или части их. Здесь же на основании очень скудных сведений о противнике, сочли, однако, возможным заключить, что эти силы держатся на недоступных расстояниях от наших опорных пунктов. Сообщение мор. ген. штаба от 16 августа говорило по этому поводу следующее:

1. 16 августа в 3 ч. утра одним норвежским пароходом, в 3 милях от Hvidingsö (у Stavanger), снова были встречены многочисленные английские военные суда (60), которые там держались (большинство их, повидимому, принадлежало к крупным судам). Этим подтверждается высказанное в «Сводке» [1]) от 12 августа предположение, что вблизи Stavanger находится конечный пункт линии блокады, идущей к шотландскому берегу. Район у Stavanger, видимо, является наиболее часто посещаемым местом для английских сил. Поэтому следует считаться с возможностью обычной встречи там с английскими силами. Возможно, что оттуда же производится наблюдение за Skagerrak'ом.

2. О движениях держащихся в Северном море главных сил за последнее время не поступало никаких сведений. I флот, по достоверным наблюдениям, 1—2 августа принимал в Firth of Forth уголь и затем крейсеровал преимущественно у западного берега Норвегии до Aalesund, где он неоднократно был замечен (в последний раз 7 августа). Средняя скорость его крейсерства была около 10 узл. Принимая в расчет эту скорость и предполагая, что он расходует примерно до половины запаса угля, он должен грузиться углем каждые десять—одиннадцать дней. Он должен бы был производить погрузку 12/13 августа и около 22/23 должен снова повторить ее. Производят ли главные силы погрузку каждый раз одновременно, или по частям—не выяснено. Если последнее предположение верно, то опорные пункты (Firth of Forth, Moray Firth, может быть, также Tyne) будут посещаться чаще чем каждые десять—одиннадцать дней. В этом случае тем более будет возможностей наносить отдельным частям флота потери при их входах и выходах путем минных заграждений и операций подводными лодками.

3. Согласно сведению английской прессы, восточный берег ввиду нашей заградительной операции у Темзы будет сторожиться большим числом истребителей. Имеет ли это сведение целью успокоить общественное мнение, или же соответствует действительности, что кажется возможным,—неизвестно.

Однако, эти скудные сведения о противнике оказывались всегда такими ненадежными и неопределенными, что командование флотом не считало возможным строить на них расчеты операций большого масштаба. По его мнению, от этих

---

[1]) «Сводкой» назывались важнейшие касающиеся ведения войны на море известия, издаваемые ежедневно мор. ген. штабом.

операций в будущем можно было лишь тогда ожидать успеха, когда удалось бы средствами «малой» войны заставить противника защищать его восточное побережье более крупными силами. Лишь тогда имелись бы ценные об'екты для атаки подлодок и прочих операций. Недостатку требуемых и совершенно необходимых для командования сведений о противнике надеялись между тем в некоторой степени помочь применением подлодок для разведочной службы у устьев неприятельских рек. Наблюдения *U 22* перед Humber показали, что подлодки хорошо справляются с этой задачей.

Дальнейшие операции носят ясную печать таких рассуждений. В противоположность бывшим до тех пор действиям флота, они имеют ясно выраженный характер «малой» войны. Однако, при переходе к этой стратегии, выведенной из предполагаемого поведения противника, надо было себе давать ясный отчет в одном: насколько заключающийся в ней отказ от крупных боевых действий мог остаться без влияния на моральное состояние уже сильно разочарованных бездеятельностью экипажей больших боевых судов. Поэтому командующий флотом увидел себя вынужденным дать командам раз'яснение создавшегося положения в приказе. Так как этот приказ отражает все бывшие до тех пор рассуждения и позволяет бросить взгляд на дальнейшие оперативные перспективы, то он должен быть приведен здесь буквально, хотя бы с опасностью повторения уже сказанного:

«Все сведения, которые мы получаем об английских силах, показывают, что английские боевые флоты совершенно избегают Северного моря и держатся далеко за пределами досягаемости наших сил. Операции наших славных подлодок вплоть до района к северу от параллели 60° и на юг, до входа в английский Канал и до Темзы, а также поиски наших миноносцев и летательных аппаратов, подтверждали эти сведения и установили, что лишь между норвежским и шотландским берегами и перед входом в английский Канал крейсируют английские сторожевые силы, но что в остальной части Северного моря, до сих пор нельзя было найти ни одного англичанина.

Такое поведение нашего противника заставляет вывести заключение, что он намерен избегать каких бы то ни было потерь, которые мы могли бы ему причинить, и заставить нас появиться с нашими боевыми кораблями у их берегов, дабы сделаться жертвами их минзаграждения и подлодок.

Этого удовольствия мы не должны доставить нашему противнику. Он должен все-таки придти и придет и тогда мы

расчитаемся. Ко времени этого расчета мы должны явиться на место со всеми нашими боевыми судами.

Поэтому нашей ближайшей задачей является нанесение противнику потерь во всех случаях, когда мы сможем до него добраться, и всеми возможными средствами «малой» войны, чтобы заставить его этим принять решительный от нас бой.—Эта задача ложится в первую очередь на долю легких сил (подлодок, миноносцев, минных заграждений, крейсеров), шансы которых увеличиваются по мере того, как ночи становятся длиннее и темнее.

Лихой подвиг нашего минного заградителя *Königin Luise*, закончившийся его славной гибелью, при значительных потерях противника и смелые операции наших подлодок уже положили начало. За ними будут следовать дальнейшие операции.

Наша обязанность на линейных кораблях флота заключается в сохранении на высоте этого нашего главного оружия для решительного боя, который нам придется иметь. Поэтому мы должны со всей самоотверженностью, не помышляя о себе, работать и упражняться дальше над усовершенствованием боевой готовности судов во всех областях, продумать каждую мелочь с боевой точки зрения, и подготовлять все к тому дню, когда нашему флоту Открытого моря, созданному кайзером для защиты нашего дорогого отечества, удастся вступить в бой с превосходным по числу противником, с полным доверием к нашей боевой способности, выработанной в прилежной работе мирного времени.

При том боевом духе, который подобно нашей армии, живет в экипажах всех наших судов и который стремится к скорейшему участию в боевых действиях, это является тяжелым испытанием терпению, на которое нас обрекает поведение нашего противника.

Но как только враг появится в пределах досягаемости, он должен нас застать на месте. Мы не желаем, чтобы он нам предписывал место и время. а выберем их сами так, как это будет благоприятно для нашего полного успеха.

Поэтому, необходимо не терять терпения, но быть во всякий момент готовыми воспользоваться наиболее благоприятным моментом».

Дальнейшие операции имели по этому целью наносить противнику потери во всех местах, где он мог бы быть застигнут средствами «малой» войны. С этим соединялась не вполне, впрочем, обоснованная надежда заставить его таким путем перейти к более тесной блокаде Германской бухты,

а затем, в столкновениях, которые должны были произойти при отражении блокады, заставить в благоприятных для нас условиях принять бой.

Бывшие до сих пор операции подлодок, а также повторные поиски легких крейсеров и миноносцев, дальность коих простиралась иногда на 120 миль от Helgoland'а, показали, что никакой блокады Германской бухты, вопреки предположению, не существует, а потому и путь для выхода надводных сил свободен. Поэтому, ближайшая боевая задача должна была выпасть на их долю.

Единственный район, в котором с уверенностью можно было встретить неприятельские силы, после того как *U 22* установила там 10-го августа присутствие таковых, были Hoofden и восточный выход из Канала. Только там неприятель был связан необходимостью содержания сторожевого охранения из истребителей, прикрывающих транспорты с войсками; поэтому против них должна была быть направлена ближайшая операция. 14-го августа командующий флотом приказал, чтобы 18-го августа с рассветом два легких крейсера вышли к предполагаемой крайней северной линии английских истребителей, примерно в $\varphi = 52° 30' N$, или, если будет возможно, немного южнее, чтобы внезапно атаковать неприятеля. После короткого энергичного удара крейсера должны были вернуться. Одновременно, две подлодки должны были занять позицию как показано на карте № 12, а именно: одна лодка—севернее, а другая—южнее параллели 53°. Оттуда они должны были атаковывать неприятельские суда, которые могли бы преследовать наши возвращающиеся легкие крейсера и быть ими наведены на позиции подлодок. Подлодки должны были покинуть свой район лишь после того, как его пройдут на обратном пути собственные крейсера, а если последние не будут преследуемы неприятельскими силами, то самое позднее в 4 ч. утра 18-го августа. В навигационном отношении следовало иметь ввиду, что район квадрата 125α, добавочный 6, и окрестности считались заминированными минами *Königin Luise*. Выполнение задачи было возложено командующим разведочными силами на легкие крейсера *Stralsund* (командир кап. 1 р. Harder) и *Strassburg*, (командир кап. 2 р. Retzmann). Им были приданы подлодки *U 19* (командир ст. лейт. Konstantin Kolbe) и *U 24* (командир ст. лейт. Rudolf Schneider). Начальником отряда, как старший, был командир *Stralsund*'а. Этот последний приказал, чтобы поход начался от Helgoland'а 17-го августа в 8 ч. утра, сначала со скоростью 12 узл.; обе лодки идут на буксире *Stralsund*'а; *Strassburg* днем держится к северу, на рас-

стоянии видимости, ночью — в кильватере *Stralsund*'а. Чтобы исключить возможность сомнения в определении места и чтобы у крейсеров не могло возникнуть никакого сомнения о фактическом местонахождении собственных подлодок, последние должны были быть поставлены на позиции самими крейсерами. Оба крейсера должны расчитать поход так, чтобы прорваться через предполагаемую сторожевую линию неприятеля ещё в темноте и лишь на обратном пути на рассвете направиться с юга в атаку, по возможности при таких условиях освещения, которые с одной стороны позволяли бы обстреливать неприятельские миноносцы не освещая их прожекторами, а с другой — не позволили бы этим миноносцам подойти близко не будучи замеченными.

От превосходных сил следовало уклоняться и стараться навести их на свои подлодки. Особенно осторожно приказано было пользоваться во время операции радиотелеграфом; оно было разрешено лишь с 4 ч. 30 м. утра, если только, до этого времени германский крейсер не будет замечен неприятелем и последний не донесет об этом по радио. Так как эта операция является первой дальней операцией надводных сил в этой войне, то необходимо подробнее остановиться на критическом разборе ее оснований. Операция эта представляет первую попытку к дальнему наступлению при посредстве надводных сил в рамках, указанных в оперативном приказе о «малой» войне, и качестве таковой имеет все признаки слабости оперативного плана, запрещающего с самого начала введение в действие более значительных сил. Не желая рисковать сразу многим, послали лишь два быстроходных легких крейсера, лучшая защита которых от превосходных сил неприятеля должна была заключаться в внезапном появлении их в пункте операции. Поддержка обоими подлодками, находившемися на позиции, не могла считаться существенной. Должно было быть также ясно, что малая численность введенных в операцию сил, уже с самого начала исключала возможность сколько нибудь значительного успеха. Вместе с тем придется признать особенно серьезным положение оперирующихся крейсеров, если принять во внимание, что район их предполагаемой встречи с противником отстоял на 150 миль от ближайшего опорного пункта. По этой причине было приказано *Kolberg*'у, (командир кап. 2 р. Widenmann), на рассвете занять позицию в квадрате 167 η, добавочное 7, примерно в 30 милях к NW-ту от Terschelling'а и одновременно с этим трем линейным крейсерам находиться на рейде Schillig, имея пары разведенными во всех

котлах и находясь в готовности к немедленному выходу в море; последняя мера имела лишь моральное значение для обеспечения далеко выдвинутых вперед легких крейсеров.

Однако, все еще находясь в ожидании неприятельского нападения на Германскую бухту, не могли выделить из тамошнего сторожевого охранения большого числа легких крейсеров и миноносцев для наступательных операций. Еще менее считалось возможным предоставить для таких операций большие боевые суда; в этом отношении не совсем правильно считали себя связанными оперативным приказом и, преувеличивая вероятность успеха неприятельских подлодок, чувствовали непреодолимую нерешительность подвергать большие боевые суда риску их атак. Но если так высоко оценивалась вероятность успешного действия неприятельских подлодок, то не совсем понятно, почему не было сочтено необходимым придать крейсерам некоторого числа миноносцев, например, полуфлотилию, хотя, конечно, крейсера, благодаря их большей подвижности, легче могли уклониться от мины, чем линейные корабли. Эти миноносцы, даже оставляя совершенно в стороне их задачу—охранение от подлодок, могли усилить боевую силу посылаемых в операцию сил, в особенности ночью и могли бы может быть использовать благоприятные случаи для атаки.

Потребовался более продолжительный боевой опыт раньше чем дошли до сознания важности поддерживать высылаемые вперед за пределы собственных опорных пунктов и сторожевых линий сравнительно малодействительные надводные силы, выходом в море всего флота, если только желали использовать возможности собственного успеха и избежать неудач.

При прекрасной и ясной погоде и легком северном ветре выход судов в операцию происходил планомерно (см. карту 12). Около 2 ч. дня вспомогательный минный заградитель *C* сообщил по радио, что в непосредственной близости от Yade были замечены три погруженные неприятельские лодки; это известие было тем неприятнее для начальника крейсеров, что он, при господствовавших тогда взглядах, должен был считать выход собственных сил из Yade для его поддержки возможным, лишь при самой крайней настоятельной необходимости. Однако, в 4 ч. дня это известие было опровергнуто с флагманскаго корабля командующего разведочными судами. Следующее донесение, имевшее значение, было в 8 ч. веч. о том, что голландский рыбак видел 16 августа утром два легких четырехтрубных английских крейсера в квадрате 081δ, до-

бавочное 7, примерно на Ost-ой оконечности Dogger Bank'и. Если это известие соответствовало действительности, то рождалось опасение, что наши крейсера, после первого радиодонесения неприятеля о их присутствии в Hoofden, могут быть отрезаны высланными оттуда неприятельскими силами.

В 8 ч. веч. *U 19* была отпущена на северную позицию. Крейсера разделились и вскоре после 4 ч. утра *Stralsund*, поставивший перед тем *U 24* на южную позицию, прошел то место, где предполагалась первая сторожевая линия в $\varphi=52°30'$ N, не видя никакого неприятеля. *Strassburg* же, около 1 ч. 30 м. утра должен был обходить несколько судов шедших с красными и белыми огнями, с которых, видимо производилась сигнализация на расположенные за ними суда. Дальнейшее плавание привело *Strassburg* примерно до 30 миль, а *Stralsund* — до 35 миль от Yarmouth. Когда в 4 ч. 45 м. утра, оба крейсера, находились в расстоянии друг от друга по траверзу около 35 м. и шли обратным курсом со скоростью 25 узл., *Strassburg*'у показалось, что он видит неприятельский легкий крейсер по левому траверзу, но судно это было тотчас за тем опознано как коммерческий пароход и уже посланное радио об увиденном неприятельском крейсере было отставлено. Через $1^1/_2$ часа после этой ложной тревоги, *Strassburg* действительно столкнулся с противником в квадрате 007α, добавочное 6, около 20 миль восточнее плав. маяка Smiths-Knoll. Здесь были замечены три неприятельские подлодки, видимо класса D, из которых одна уже погрузилась, тогда как обе другие, могли быть обстреляны еще во время погружения с дистанции от 58 до 46 каб.; результатом стрельбы было то, что одна из этих лодок, после второго хорошо легшего залпа, с сильным креном и высоко поднявшейся кормой внезапно исчезла под водой, при сильном выделении пара. Было ли это внезапное и необычное погружение результатом попадания, или произвольное, из-за большого расстояния не удалось с достоверностью определить. Сделанные наблюдения были сообщены остальным судам следующим радио:

«Неприятельские подлодки, видимо, при расстановке по линии на параллели плав. маяка Haak, *Strassburg*».

Вскоре после этого в 6 ч. 39 м. утра *Stralsund* увидел на OtN от восьми до десяти истребителей классов *Mohawk* и *Archer* и на SO еще восемь истребителей с одним легким крейсером класса *Amphion*, видимо, шедших на соединение друг с другом (см. карту 13). Тотчас был открыт огонь по подходившим с севера истребителям и лишь после того, как

расстояние увеличилось с 55 до 65 каб., он был перенесен на южную группу, расстояние до которой было только 45 каб.

Противник также не оставался бездеятельным. Вскоре были замечены следы четырех выпущенных мин, из которых три прошли за судном, тогда как одна всплыла, не дойдя до него. Также мало действительным оказался и огонь его артиллерии: почти все снаряды давали недолеты от 50 до 2000 m, тогда как в непосредственной близости к крейсеру упало только три-четыре снаряда. Залповой стрельбы не замечалось. Со своей стороны противник пытался уклониться от снарядов *Stralsund*'а увеличением дистанции и изменением курсов и скоростей, производивших вначале совершенно хаотическое впечатление. Не смотря на это два истребителя получили очевидные попадания, после которых один из них, будучи окружен черно-серым дымом взрывов, мог все же следовать за своей флотилией, тогда как другой, принадлежавший ко второй из обстреливаемых флотилий, отстал, выпуская пар, не будучи поддерживаем остальными истребителями. Командир *Stralsund*'а должен был вскоре после этого прервать бой, так как к первому крейсеру-конвоиру присоединился второй и истребители склонились на SW; кроме того, ни *Strassburg*, ни *Kolberg* не могли своевременно придти на помощь, а один *Stralsund* не мог дольше держаться против значительно превосходящего его числом неприятеля! Введением бо́льших сил в эту операцию вероятно было бы достигнуто полное боевое соприкосновение и уничтожение английских истребителей. Из своих судов лишь *U 24* находилась в начале боя в непосредственной близости от *Stralsund*'а что служит доказательством хорошего выбора места для позиции этой подлодки. После продолжительнаго подводного крейсерства на позиции лодка эта была в 6 ч. 30 м. утра замечена нашим возвращающимся крейсером и всплыла, чтобы следовать за ним, когда крейсер, находясь в расстоянии 3000 мет. (16,5 каб.) к северу от лодки, внезапно открыл огонь по двум неприятельским истребителям. С подлодки были видны лишь дымы. *Stralsund*, слишком занятый развивающимся на наибольшей скорости боем с многочисленными противниками, к несчастью, не дал знать по радио об обстановке боя, подлодке, не могшей за дальностью расстояния составить ясного представления о положении, намерениях противника и предполагаемом курсе. Так как *Stralsund* и показавшийся позднее *Strassburg* продолжали идти наибольшим ходом на север, то командир подлодки предположил, что оба крейсера гонятся за противником, находящимся к северу

от них. Предоставленная самой себе, подлодка сначала погрузилась и направилась к *Stralsund*'у, но так как она не могла за ним поспеть, то начала маневрировать по направлению к дымам; последние, однако, быстро исчезли на SO, так что лодка, при ее малой подводной скорости, должна была отказаться от атаки. Когда в 8 ч. утра она всплыла, то дымы исчезли, а из собственных крейсеров лишь едва можно было распознать *Strassburg*, шедший N-ым курсом. Так как и на S не было видно никакого неприятельского судна, подлодка отправилась в обратный путь, который протек без дальнейших событий.

Из крейсеров к началу боя *Strassburg* находился от *Stralsund*'а в расстоянии около 28 миль, *Kolberg* же около 80 миль. Поэтому лишь первый из них мог бы, при благоприятных обстоятельствах, принять участве в бою. Для достижения этого *Stralsund* в 6 ч. 55 м. ут. дал следующее радио *Strassburg*'у:

«Подойти на соединение. Нахожусь в бою с истребителями 021α».

Он повторил этот сигнал *Kolberg*'у в 7 ч. 4 м. утра при чем противник не нарушал этого сигнализирования попытками перебить радио. В дальнейшем связь по радио, несмотря на начатые противником попытки помешать ей, также продолжалась. Неприятельская радио-связь была нарушена удачными перерывами с нашей стороны. По получении первой радио *Strassburg* пытался немедленно подойти, развив скорость 26 узл. и взяв курс OSO; вскоре он увидел на правый крамбол, в расстоянии около 25 миль друг от друга, два сильных дыма, однако не мог распознать, который из них принадлежал *Stralsund*'у и который истребителям, так что положение их по отношению друг к другу оставалось невыясненным. Радио тоже не объясняло, находится ли *Stralsund* впереди или позади истребителей. Предполагая неблагоприятную обстановку, командир *Strassburg*'а пришел к заключению, что *Stralsund* находится за линией истребителей и что его положение наилучшим образом можно облегчить ударом во фланг истребителей. Поэтому, курс был выбран таким образом, что *Strassburg* занял благоприятное положение по отношению к самому переднему дыму. Одновременно с этим, в 7 ч. утра была послана *Kolberg*'у следующее радио: «7 ч. утра. Бой с истребителями. Идти на соединение 014α».

К сожалению, избранный курс при той фактической обстановке, о которой *Strassburg* не был достаточно осведомлен, привел к тому, что путь на юг был оставлен сво-

бодным для истребителей, тогда как надо было, охватив их с юга, помешать им уйти. Не удалось также и навести английские крейсера, при их отходе, на позиции наших подлодок.

Еще в 7 ч. 30 м. *Strassburg* настолько мало мог судить об обстановке, что он послал *Stralsund*'у следующее радио:

«Находитесь ли вы впереди или позади истребителей»? Сколько их»?

На это *Stralsund* отвечал:

«Неприятельские силы 020α, 10 истребителей, 2 неприятельских легких крейсера курсом на запад».

В это время *Strassburg* настолько приблизился, что мог судить об обстановке боя. *Stralsund* находился, вопреки предположениям, *впереди* неприятельских истребителей, которые постепенно отставали. Тотчас за этим *Stralsund* донес по радио, что английские силы, имея вначале N-ый, а затем SW-ый курс, вошли в Канал и что *Stralsund* прекратил бой. Для *Strassburg*'а также не было возможности атаковать английские истребители, которым при большой дистанции и превосходной скорости отступление в Канал оказывалось свободным. Поэтому оба крейсера направились соединенно в обратный путь. *U 19*, находясь на своей северной позиции, не имела случая принять участие в бою, течение которого она могла наблюдать лишь по дымам. Вскоре после этого мимо же прошли оба крейсера, не будучи преследуемы неприятельскими судами. Даже при плавании на юг в подводном состоянии, вплоть до 9 ч. утра, *U 19* не видела более никаких неприятельских судов. Но, с 9 ч. 10 м. ут., за обоими крейсерами упорно следовал рыболовный пароход, который повернул лишь после того, как оба они скрылись из вида. Позднее было установлено присутствие еще второго рыболовного парохода в качестве наблюдателя. Дальнейшее обратное плавание прошло без всяких событий.

Первое радио с *Stralsund*'а о встрече с противником застало *Kolberg* еще на пути к позиции, в квадрате 167α добавочное 7. Он немедленно направился к указанному *Strassburg*'ом месту и, после неоднократного обмена сведениями о взаимном местоположении, как и следовало ожидать, открыл суда значительно позже прекращения боя в 8 ч. 45 м. утра, примерно в 20 милях к NW от Texel.

Характерно для господствовавшей тогда уверенности в безопасности дальнейших неприятельских атак то обстоятельство, что старший из командиров крейсеров не счел нужным держать суда соединенно хотя бы до устья Эмса. Уже одно

попадание с подлодки и авария от мины заграждения могли привести отдельное судно, не сопровождаемое даже хотя бы одним миноносцем, в очень тяжелое положение, не говоря уже про то, что не исключалась еще возможность и дальнейшей встречи с надводными силами противника. Все три крейсера благополучно прибыли, однако, в устья рек днем 18 августа, тогда как подлодки прибыли в Гельголанд лишь на следующее утро.

За боем внимательно следили в штабах флота Открытого моря и командующего разведочными судами по получаемым радио. На запрос последнего, требуют ли крейсера поддержки, было отвечено отрицательно, впрочем она в сущности и не была бы возможна. Поэтому предположение вывести линейные крейсера в море, чтобы быть в нем во всяком случае на время малой воды и непроходимости бара, было оставлено, тем более, что из указанных крейсерами позднее своих мест, было видно, что они находятся уже на обратном пути к Яде (Jade) и Эмсу.

Это первое столкновение наших крейсеров с противником естественно дало ряд ценных указаний о поведении неприятеля и об условиях совместной работы своих отдельно находящихся сил в боевой обстановке; опыт этот был тотчас использован.

Наблюдения при встрече с неприятельскими силами дали основания к следующему предположению об организации охраны Канала:

«Ночью, видимо, имеется линия сторожевого охранения из истребителей от Ярмута к плав. маяку Haak; днем истребителей сменяют подлодки. Занятие позиций, повидимому, происходит таким образом, что еще в темноте истребители занимавшие линию, стягиваются к востоку, а одновременно с этим подлодки выходят на линию с запада. За это говорит то обстоятельство, что *Stralsund*, находившийся на рассвете восточнее натолкнулся на истребителей, а находившийся западнее *Strassburg* — на подлодки. Затем, с *Strassburg*'а, примерно в квадрате 048ф, добавочное 7, было усмотрено судно, бывшее, видимо, брандвахтой для обозначения середины линии подлодок.

Далее, *Strassburg* вблизи квадрата 164ф, добавочное 7, видел три судна с белыми и красными огнями, производившими световые сигналы позади стоявшим судам. *Stralsund* таких сигналов не наблюдал. Возможно, что это были обыкновенные рыбачьи суда, но не исключается возможность, что эти не вызывающие подозрений суда (рыболовные пароходы или парусники) выдвинуты до этого места в качестве наблюдателей».

Затем был рекомендован к подражанию прием неприятельских истребителей затруднять стрельбу на большой дистанции резкими изменениями курса и скорости, как только залпы начинают ложиться близко.

Кроме того оказалось, что на больших расстояниях английские истребители так похожи на германские миноносцы, что *Stralsund* временами прекращал огонь, полагая, что имеет перед собой собственные миноносцы, ведущие в бой с английскими истребителями, хотя по общей обстановке присутствие германских миноносцев было весьма мало вероятно. Поэтому требовалось обратить особое внимание на частое производство миноносцами опознательных сигналов при приближении собственных сил; эта область требовала дальнейшей разработки. В качестве опознательного английских истребителей как будто был разобран международной вызов по Морзе: «как называется судно?».

Особенно приятным оказался опыт с радио-телеграфом; он показал превосходство германской системы в том отношении, что даже звуковые и доступные англичанам перемены длины волны в радио-переговорах *Stralsund*'а, *Strassburg*'а и *Kolberg*'а не могли быть прерваны ни многочисленными истребителями, ни обоими сопровождавшими их крейсерами. Если даже в начале к этому и не делалось попыток, то и впоследствии, когда после долгого времени многие английские станции, видимо, обратившие внимания на радио-переговоры наших крейсеров, начали пытаться мешать нашим радио-переговорам трехзначными сигнальными группами, то попытка не удалась, ибо наш высокий и резко-чистый тон всегда свободно проходил через английские передачи и легко принимался своими. Наоборот, германским крейсерам ,видимо, удалось в течении некоторого времени мешать английским переговорам путем подгонки соответствующей длины волны и тонов, так как неприятельские дающие станции часто перескакивали на другие волны: с 650 метр. на 1100 м., на 900 м. и, наконец, снова на 650 и 670 м. и этим путем пытались добиться передачи своего сигнала. Особенно бросалось в глаза то, что при этом сигналы (призывы о помощи) делались совершенно открыто (без всякой шифровки) и в том же виде повторялись, или передовались далее и более сильными английскими береговыми станциями еще в 8 ч. утра; это делалось настолько громко, что такие сигналы свободно принимались нашими судами, находившимися в Вильгельмсхафене.

Например, лин. кор. *Preussen* принял радио: «Captain first flottilla reports first class cruiser chasing flottilla, can

squadron support» (начальник первой флотилии доносит, что флотилию преследует крейсер I класса, может ли эскадра оказать помощь?)».

Судя по тону, силе и способу отправки это могла быть большая береговая станция Poldhu.

Так как вообще неприятелем не было принято давать открытые радио, то в данном случае следовало считать это за преднамеренную попытку ввести противника в заблуждение, чтобы заставить наши крейсера отступить.

Несмотря на хорошую техническую работу сигнальной связи, взаимная работа наших раздельно находившихся судов оказалась не вполне удовлетворительна в том отношении, что *Stralsund*'у не удалось передать остальным крейсерам и подлодкам настолько точные данные о его положении по отношению к противнику и боевой обстановке, чтобы они смогли подойти к месту боя кратчайшим путем и с должной стороны для отрезания противника. Впрочем, надо сознаться, что очень трудно достичь совершенства в этой области, при столь быстро меняющейся боевой обстановке. Надо представить себе для этого, что происходит на мостике легкого крейсера в такие моменты. В то время, как штурманская рубка, мостик и компас сотрясаются от собственных залпов и взрывов неприятельских попаданий, нужно определить собственное место и место противника на карте и определить пеленгами и измерениями курс противника. Затем, командир должен решить, какое послать донесение. Оно передается под шум боя по телефону в радио-телеграфную рубку и должно быть там до передачи зашифровано по часто меняющемуся шифру радиотелеграфным офицером, дабы сохранить содержание в тайне от неприятеля. Таким же образом, получатель должен тщательно и аккуратно расшифровать телеграмму, если только не потребуется запросить повторения сигнала. Лишь после всего этого донесение, переданное из радио-телеграфной рубки далее, достигает мостика получателя.

Об этом трудном способе сигнализации инструкция для разведочной службы говорит следующее: «Главными задачами разведки являются выяснение местоположения, силы и движения противника, вступление с ним в связь, поддержка этой связи и установление быстрой и надежной передачи сведений собственным силам, дабы они все время могли сообразовать с ними свои движения». Однако, в данном случае, так же как и в последующих оказалось, что, как раз в этой области мнение Клаузевица имеет совершенно особое оправдание:

«Поступки во время войны суть движения в затрудняющей обстановке. Насколько трудно оказывается в состоянии совершать в воде самое естественное и простое движение, (простое хождение) с легкостью и точностью, настолько же мало можно, во время войны, держать хотя бы лишь линию умеренности. Облегчение дает лишь привычка к войне».

Мы еще много раз будем в состоянии показать, насколько верность и ясность, или наоборот ошибки первых донесений крейсеров самым значительным образом повлияют на последующие боевые действия.

Заслуживает далее внимания, что подлодки, несмотря на то, что одна из них находилась в необычайно благоприятной позиции, не дошли до атаки. Вследствие ограниченности видимости с подлодки в надводном положении и малой ее скорости в подводном, нельзя было и ожидать ничего другого, в особенности, принимая во внимание участие в бою очень быстроходных сил.

В остальном, можно было считать задачу выполненной с хорошим успехом. Хотя превосходство в числе было на стороне неприятеля, он не принял боя. Оно казалось ему недостаточным, чтобы быть с самого начала вполне уверенным в успехе. *Англичанин во все время войны на море принципиально предпочитал избежание собственных потерь решительному введению в действие сил.* И в данном случае его истребители были рассеяны и прогнаны *Stralsund*'ом; противник, в противоположность нам, не добился попадания ни своей артиллерией, ни минами и наша радио-связь оказалась лучшей. Мы ознакомились с легкими неприятельскими силами в бою и с правом чувствовали себя на высоте для великой дальнейшей встречи. Операция произвела благоприятное впечатление на настроение всего флота, но командование флотом, опубликовывая обстоятельства ее проведения, все же не упустило случая настоятельно предостеречь от преувеличений и собственной переоценки.

* * *

Хотя произведенная в Hoofden операция и дала сравнительно точную картину охранения Канала, из которой вытекала необходимость повторения ее с более значительными силами для достижения успеха, тем не менее следующая операция, намеченная уже на 18 августа, т. е. в день возвращения крейсеров из Hoofden'а, была направлена не в этом направлении, а против британского судоходства на Доггер-банке, где надеялись найти большое число рыболовных

английских пароходов, работавших обыкновенно группами в 30—50 судов, а также быть может застать там и силы для их прикрытия. Кроме судов охраны Канала и непосредственно прикрывающих устья неприятельских рек и опорные пункты сил противника, это были единственные доступные в то время объекты для нападения.

В один из дней, выбор которого зависел от погоды и поступающих известий, два легких крейсера и одна флотилия миноносцев должны были с рассветом обследовать Доггербанку, начиная с SW-ой ее оконечности и далее к северу для поисков английских рыболовных судов; команды с тех судов, которые будут признаны несомненно английскими должны были сниматься и браться с собой, судовые документы конфисковаться в качестве доказательств, а самые суда уничтожаться. Хотя надо было расчитывать на то, что быть может английские рыболовные суда ловят рыбу под нейтральным флагом и могли переменить окраску и отличительные признаки, но тщательной проверкой судовых документов следовало добиться того, чтобы при всех обстоятельствах считаться с нейтралитетом подданых не враждебных стран. С этой целью на каждый крейсер и миноносец, участвующий в операции было дано по одному германскому капитану рыболовных пароходов, взятому на службу во флот, знакомому с условиями рыболовства на Доггер-банке и бывшему в состоянии свободно распознать английские рыболовные суда по их форме и типичным признакам.

Выполнение операции было поручено командующим разведочными судами второму флагману миноносцев коммодору Hartog. Кроме его флагманского судна, легкого крейсера *Rostock*, (командир кап. 2 р. Thilo v. Trotha), ему были даны: легкий крейсер *Strassburg*, (командир кап. 2 р. Retzmann), уже участвовавший в предъидущей операции, и VI флотилия миноносцев под командой начальника флотилии капитан-лейтенанта Max Schultz. Коммодор Hartog предписал, чтобы каждый из крейсеров (подробный приказ, прилож. 6) с полуфлотилией шел сначала до южного края SW-ой оконечности Доггер-банки, где *Strassburg* находился бы в расстоянии около 70 миль, а *Rostock*—около 80 миль от английского берега. В 3 ч. 30 м. утра следовало начать оттуда лучеобразное продвижение миноносцев через Доггербанку с NO-ым курсом. Крейсера должны были следовать, держась на дистанции 5 миль друг от друга, чтобы обеспечить быструю поддержку и усиление боевой силы, в случае если будет усмотрен неприятель. Расположение мино-

носцев перед крейсерами должно было служить известной защитой против неприятельских подлодок; ночью, во время марш-маневра, миноносцы должны были идти соединенно по полуфлотилиям за крейсерами, для избежания принятия их за неприятельские и чтобы иметь возможность надежнеее держаться вместе.

Со стороны командования для подготовки этой операции были предположены более обширные мероприятия, чем при операции в Hoofden. Она должна была быть на этот раз подготовлена дальней разведкой крейсеров *Cöln*, *Stuttgart* и *Danzig*, а также II и V флотилией миноносцев, которая должна была быть произведена в секторе от WNW до N-да от Гельголанда, на расстоянии 120 миль, в то время как пять миноносцев III флотилии должны были обследовать сектор от NW до WtN от Боркума на расстоянии 80 миль, главным образом, против неприятельских подлодок. В действительности был произведен лишь этот последний маневр из Эмса, тогда как разведка крейсерами, которой руководил первый флагман миноносцев контр-адмирал Maass, была прервана уже 20 августа в 6 ч. веч., по причине очень характерной для тогдашних понятий, а именно, что к западу от Гельголанда миноносцами сторожевой линии были усмотрены неприятельские подлодки. В полночь было приказано также и остальным крейсерам оставаться в устьях рек впредь до дальнейшего приказания. II и V флотилии миноносцев получили приказание образовать сторожевую линию около 30 миль длиной от квадрата 100 β до 107 ε, примерно на меридиане Боркума и в 40 милях к западу от Гельголанда для отражения неприятельских подлодок и, быть может, сопровождающих их истребителей. После того как на рассвете 21 августа были высланы еще две флотилии миноносцев и два летательных аппарата для отражения неприятельских подлодок, а противника не было больше усмотрено, начало операции против Доггер-банки было, наконец, назначено на вечер 21 августа. Для обеспечения этой операции снова было признано достаточным высылка одного легкого крейсера на позицию в квадрат 033 ε, добавочное 7, т. е. в пункт находящийся около 90 миль к западу от Гельголанда. Эту позицию должен был занять 22 августа на рассвете легкий крейсер *Mainz*, в то время как оба линейных крейсера *Seydlitz* и *Moltke* и броненосный крейсер *Blücher* (*Von der Tann* находился в доке) находились на рейде Schillig в полной готовности к выходу в море. В связи с этим заслуживает большого внимания то обстоятельство, что в противо-

речии с этим, радио командующего разведочными судами I-ой флотилии подлодок ясно показывает намерения занятия линейными крейсерами и *Blucher*'ом на рассвете 22 августа позиции примерно в $\varphi = 54° 40'$ N и $l = 15°$ Ost, т.-е. в 100 милях к WNW от Гельголанда и в 60 милях от крейсеров на Доггер-банке. Это распоряжение было потом снова отставлено по настоянию командования флотом, при чем причины этого остались неизвестными, но, на основании всего остального, можно считать, что и здесь преувеличение опасности от подлодок привело к отказу от поддержки легких крейсеров большими боевыми судами. Если, несмотря на такой отказ, и эта операция протекла благополучно, то это следует приписать вполне пассивному поведению противника. Горький урок был получен лишь 28 августа тяжелыми потерями в легких крейсерах.

В данном случае, известное обеспечение выдвинутых далеко вперед легких крейсеров ожидалось от высылки трех подлодок на позиции к SO от Доггер-банки. Приказание это было получено начальником I флотилии подлодок сравнительно поздно, а именно утром 21 августа, так что выполнить его можно было лишь немедленным выходом готовых к походу лодок *U 5* (командир ст. лейт. Lemmer), *U 16* (командир ст. лейт. Klaus Hansen) и *U 17* (командир лейт. Feldkirchner) из Гельголанда при конвоире *Hamburg*. Чтобы занять позиции до 5 ч. утра подлодки должны были идти под нефтяными моторами, что означало такое большое ограничение готовности к погружению, при котором лодки находясь в таком состоянии ночью, не смогли бы уклониться от противника погружением. По этой причине легкий крейсер *Hamburg* шел вместе с подлодками и после занятия ими позиций остался днем в некотором расстоянии, не выдающем присутствия подлодок, для оказания им защиты и для наведения неприятельских сил на подлодки. Таким образом получилось, что начальник I флотилии подлодок с легким крейсером *Hamburg* и назначенными подлодками начал марш-маневр от Гельголанда в 2 ч. дня, почти одновременно с другими крейсерами и миноносцами, но не находясь с ними в тактическом соединении. Для выполнения задачи начальником I флотилии подлодок был издан оперативный приказ, приведенный в приложении № 7. Согласно этому приказу лодки должны были занять позиции в районе отстоящем около 120 миль от Гельголанда и в 60 милях позади от крайних пунктов, до которых должны были дойти крейсера на Доггербанке. В отношении друг друга лодки располагались как бы

по углам равностороннего треугольника, стороны которого равнялись 20 милям, так что они не могли мешать друг другу при атаках и не требовалось ограничивать район действия отдельных лодок. Подлодки удалось привести на позиции своевременно и без особых приключений.

Во время марш-маневра крейсеров и миноносцев, в 5 ч. 45 м. дня, при ясной погоде, спокойном море и легком NW ветре случилось первое событие. В квадрате 056 ε, около 75 миль от Гельголанда, на *Rostock* была произведена атака неприятельской подлодкой. Она была замечена лишь после произведенного ею с дистанции 600 мет. (5 каб.) минного выстрела, когда командир крейсера увидел характерный след выпускаемого миною воздуха. Лишь немедленным уклонением крейсера положив на борт руля удалось избежать попадания двух выпущенных подлодкой мин. Они прошли, однако, так близко от форштевня, что след выпущенных мин пересек курс крейсера перед передним мостиком. Так как, во время атаки на короткое время были видны перископ и верхняя кромка рубки подлодки, по ней был открыт артиллерийский огонь, но, ввиду быстрого ее погружения, безрезультатно. Несмотря на ясную погоду и гладкое море, шедшие впереди миноносцы не заметили ничего подозрительного. Подлодка, видимо, задолго заняла точную позицию на курсе крейсеров и держалась на месте, почему и не получилось никакого следа от перископа, могущего выдать ее присутствие. После атаки миноносцы из групп были рассыпаны по одиночке для охранения от подлодок и путь продолжался зигзагообразными курсами. Миноносец *V 157* был оставлен на месте замеченной подлодки, чтобы крейсируя на этом месте помешать лодке всплыть и дать радио и чтобы захватить ее врасплох при наступлении темноты, когда она будет всплывать. В 12 ч. ночи миноносец должен был отправиться на Гельголанд. Если представить себе возможность что *V 157* в каждый момент мог подвернуться дальнейшим атакам подлодок и мог получить серьезные повреждения, то несомненно было неосторожно оставлять на этом месте лишь *один* миноносец, предоставленный исключительно самому себе. Поэтому, в дальнейшем было принято за правило применять в таких случаях лишь пару миноносцев, дабы они могли поддержать друг друга в случае аварии от мин заграждения или подлодок. Кроме того ввиду всегда возможного появления надводных сил, оставление и отсылка отсюда одного миноносца на Гельголанд представляло значительную опасность для одиночного миноносца. При наступлении темноты миноносцы были собраны по полуфлотилиям позади крейсеров.

Между 9 и 10 ч. веч. были встречены и осмотрены два норвежских парусника, но они не могли сообщить никаких сведений о противнике. Лишь в 1 ч. ночи миноносцем *V 160* был усмотрен первый английский рыболовный пароход и, после того как команда его была переведена на миноносец,—утоплен. Это был рыболовный пароход *Julian* из Бостона. Когда, на рассвете началось обследование Доггер-банки на NO курсе, не было видно ни неприятельских судов, ни группы *Strassburg*'а, хотя расстояние между крейсерами по плану должно было быть лишь 12 миль. Впрочем горизонт был туманный. При дальнейшем обследовании Доггер-банки, против всех ожиданий, группа *Rostock* не встретила вообще никого, а группа *Strassburg*'а—лишь одно судно, а именно пароход *Pollux* из Grimsby, который по снятии с него команды в числе 9 человек миноносцем *V 154*, был потоплен в квадрате 097 β, добавочное 5. После того как $2^1/_2$ часовое плавание в NO-ом направлении прошло безрезультатно, обследование было прекращено и, по радиотелеграфному приказанию флагмана миноносцев, начато обратное плавание.

Несмотря на многократный обмен радиотелеграфными сигналами о местонахождении, соединение группы *Strassburg*'а с флагманским кораблем не было достигнуто, вследствие необычной разницы в счислении, происшедшей от невозможности проверки мест по береговым предметам за 18 часов плавания. Как потом, по открытии берега оказалось, счислимое место *Rostock*'а было на 10 миль западнее определенного наблюдением. Поэтому, сообщавшиеся друг другу данные о местоположении, не дали ясного понятия о взаимном положении крейсеров, обстоятельство, которое значительно затруднило бы совместные действия в случае встречи с неприятельскими силами, если только не сделало их вообще сомнительными.

Независимо от деятельности *Strassburg*'а и *Rostock*'а легк. кр. *Hamburg* (командир кап.-лейт. v. Gaudecker), одновременно удалось потопить три английских рыболовных парохода, усмотренных им вблизи собственных подлодок. Это были рыболовные пароходы *Shirbeck*, *Witgoft* и *Walerus*, которые, один за другим, после снятия с них команды, были потоплены несколькими выстрелами.

Наконец, на обратном пути, миноносцем *V 158* (командир ст. лейт. Recke), состоявшим при *Rostock*'е были утоплены еще два рыболовных парохода в квадрате 005 β, около 100 миль от Гельголанда и 60 миль севернееТершелинга, из которых один сначала пытался уйти. Это были

пароходы *Florian* и *India* из Бостона. Проходивший норвежский рыбачий катер сознался, что он несмотря на 14 дневное пребывание в этом районе до сих пор не видел никакого английского военного судна. Следующий рыболовный пароход, *G Y 750* из Grimsby был потоплен в 8 ч. 25 м. утра миноносцем *V 152* вблизи *Strassburg*'а. Всего на всего жертвами операции сделалось 9 рыболовных пароходов, что было значительно меньше ожидавшегося.

В то время, как большинство пароходов были встречены отдельно, уничтоженные *V 158* рыбачьи суда, видимо, работали совместно. Их пребывание в 100 милях от Гельголанда также заставляло предполагать, что их применяли с военными целями; не исключалась возможность, что они находились на этом месте для наблюдения за движениями наших судов, а, может быть, и в качестве баз для находившихся на позициях неприятельских подлодок. Это предположение подтверждалось наблюдениями, произведенными одной из наших находившихся на позиции подлодок, а именно *U 5*. Отсюда получался вывод, что и при операциях, хотя бы и не имевших главною целью нанесение ущерба неприятельским рыболовным судам, все встречаемые суда должны тщательно осматриваться и в сомнительных случаях должны быть взяты под наблюдение, хотя бы из-за этого произошла задержка в выполнении марш-маневра. Несомненно при этом сознавалось, что, насколько возможно, не следует топить пароходы, а приводить их с собой, для применения к собственным целям.

С потопленных рыболовных судов было взято около 90 человек, сданных в Вильгельмсхафене на берег в качестве пленных. По показаниям этих людей, страховое общество в Абердине прекратило страховку всех рыболовных пароходов, но рыбная ловля, несмотря на это продолжает быть очень прибыльной в виду высоких цен на съестные припасы в Англии. В английской прессе проводится взгляд, что Германия объявила Англии войну и потому германский флот должен придти для боя в Англию, а не наоборот.

Во время операции было осмотрено некоторое число нейтральных норвежских и шведских шхун, часть которых уже долгое время находилась в море. Их экипажи единодушно заявляли, что до сих пор не видали никаких английских военных судов.

22-го августа крейсера и миноносцы вошли в гавани, последними вернулись 22-го же августа подлодки, не видев никакого противника.

Операция эта дала в первый раз случай крейсерам и миноносцам испробовать совместную деятельность, тщательно и подробно подготовленную мирной работой в условиях военного времени. В этом отношении она оказалась удовлетворительной, но достигнутый во время операции успех не соответствовал затраченным усилиям из-за неимения объектов для нападения.

* *
*

Уже в день возвращения крейсеров из операции на Доггербанке, оба минных заградителя *Nautilus* и *Albatross* получили приказание быть в готовности для заградительной операции у английских берегов. По многим причинам эту операцию было сочтено целесообразным отложить до настоящего момента, хотя она была предписана еще оперативным приказом для Северного моря. Также была отложена и уже намеченная 11-го августа заградительная операция. Против них говорила значительная опасность, которую представляло бы употребление мин заграждения у неприятельских берегов для собственных подлодок, пока предполагалось использовать последние в тех же районах. Поэтому казалось более правильным лишь тогда начать операции с минами заграждения против неприятельских берегов, когда подлодки выполнят свою задачу, так как не собирались ставить мин заграждения в таких местах, которые находились вне района действия собственных подлодок. Этим самым мы, естественно, отказывались ставить мины в районах подходов к неприятельским портам. Когда 14-го августа снова было в готовности большое число подлодок для дальних операций, то хотели сначала подождать сведений с этих лодок об роде и характере охранения неприятельских берегов. Выяснением особенно часто используемых путей движения военных судов надеялись придать больше уверенности в успехе операций с минами заграждения, тем более, что по опыту с *Königin Luise* надо было считаться с совершенно определенной опасностью для принимающих участие в таких операциях судов. Успех должен был по возможности соответствовать вводимым в действие силам. По той же причине считалось необходимым выжидать наступления еще более темных ночей. В относительно еще весьма светлые ночи, около 14-го августа, надо было опасаться, что минные заградители не смогут подойти незамеченными к английским берегам и рискуют быть уничтоженными. Поэтому, лишь теперь, казалось, настал подходящий момент для исполнения.

Для выполнения операции командование флотом приказало, чтобы две группы, состоящие каждая из одного легкого

крейсера, одного минного заградителя и полуфлотилии миноносцев, прошли к Humber и к Tyne, для заграждения минами подходов к устьям рек или районов ближайших к ним, но, в противоположность на этот раз операции *Königin Luise*, не днем, а ночью, во время наибольшей темноты. В остальном, командирам минных заградителей была предоставлена полная свобода действий; во всяком случае, они должны были попытаться поставить мины незаметно и насколько можно ближе к устьям рек. Конвоирующему крейсеру и полуфлотилии выпадала задача отвлекать неприятельские сторожевые силы от минного заградителя и удерживать их вдали от последнего во время постановки им мин. Крейсер группы, оперирующей против Tyne, должен был достичь этого, в случае необходимости, кратковременным обстрелом фортов South Shields с большой дистанции. В случае встречи днем рыболовных пароходов, их надлежало топить, сняв предварительно экипаж. Этому придавалось особое значение потому, что независимо от причинения потерь противнику, было установлено, что посредством английских рыболовных судов производится систематическое наблюдение в Северном море. Надлежало принять меры, чтобы такие суда не донесли по радио о движении наших сил, находящимся в море британским отрядам или береговой обороне.

Но принимая во внимание внезапность и неожиданность операции и на этот раз не была предусмотрена поддержка принимающих в ней участье сил собственными главными силами в море при возвращении, хотя они и могли бы иметь шансы притянуть на себя неприятельские силы, которые могли преследовать наши возвращающиеся из операции у неприятельских берегов суда, и уничтожить их до подхода превосходных сил противника. Как показал последующий опыт войны, можно было бы избежать опасности нарушения принципа внезапности, если бы прикрывающие силы вышли не одновременно с оперировавшими и взяли бы курсы вводящие противника в заблуждение. Такое занятие прикрывающими силами позиций в море для оказания поддержки своих судов при их возвращении из операции, имело бы моральное значение и дало бы возможность получить ценный военный опыт.

Для операции против Tyne командующий разведочными судами назначил легк. кр. *Stuttgart* (командир кап. 2 р. Friedrich Richter), минный заградитель *Albatross* (командир кап.-лейт. West) и только что вернувшуюся из операции к Доггер-банке 11 полуфлотилию миноносцев, (начальник ст. лейт Wilhelm Rümann); для операции против Humber'а были

назначены легк. кр. *Mainz* (командир кап. 2 р. Wilhelm Paschen), минный заградитель *Nautilus* (кап. 2 р. Wilhelm Schultz) и 3 полуфлотия миноносцев (ст. лейтенант Boest).

После заседания командиров на *Stuttgart*'е, на котором подробно обсуждалось проведение операции, отряд назначенный к Tyne вышел из Гельголанда 22 августа в 9 ч. веч. Для сбережения запаса угля миноносцев, ход был назначен лишь 12 узл. (см. приказ кр. *Stuttgart* в приложении № 8). Днем *Stuttgart* с миноносцами составлял разведочную линию перед *Albatross'ом*, ночью же суда шли в кильватерной колонне, причем три миноносца присоединялись к *Stuttgart'у* и два к *Albatross'у*. До 24 августа 8 ч. утра группа эта прошла почти половину намеченного пути без особых случаев, как вдруг она была отозвана обратно по радио командующим разведочными судами, сообщавшим, что задача переносится на ночь 25 августа. Причиной этому было то обстоятельство, что *Mainz* незадолго до выхода к Humber стал на мель в Эмсе и хотя ему удалось вскоре сняться с мели, но все же нельзя было с уверенностью расчитывать на одновременное выполнение обоих операций в наступающую ночь. Одновременность же выполнения имела первенствующее значение, так как иначе та группа, которая подошла бы позже к английскому берегу могла очутится в весьма опасном положении, в случае если бы противник поднял бы тревогу после появления первой группы. Надо было учесть большое напряжение группы *Stuttgart*'а, вызванное двойным переходом в постоянной готовности судов к тревогам от подлодок, миноносцев и мин-заграждения. В 6 ч. дня суда вновь стали на якорь у Гельголанда, миноносцы вошли в гавань для пополнения запаса угля и уже в 9 ч. веч. группа снова находилась в пути (см. карту 15).

Утром 25 августа на Доггер-банке были встречены многочисленные рыболовные суда, но лишь под норвежским флагом. В 10 ч. утра один из миноносцев разведочной линии донес о слышанной орудийной стрельбе, но это, как выяснилось позже, были раскаты грома шедшей с запада грозы. После полдня пришлось отправить в Вильгельмсгафен миноносец *V 152* (командир ст. лейт. Karstens) вследствии неисправности холодильников; как это ни было рискованно, но пришлось отправить одиночный миноносец без всякой помощи в базу, ибо отсылка пары миноносцев слишком ослабила бы отряд. Вскоре после этого были встречены первые неприятельские рыболовные пароходы. *V 153* (командир лейт. Baustaedt) потопил при этом пароход *Rhine* и *V 155* (командир лейт. Carl)-пароход *Harrier*. К несчастью, за

недостатком времени пришлось отказаться от потоплния трех находившихся в виду рыболовных пароходов. В 4 ч. дня был потоплен пароход *Lobelia* и в 7 ч. дня пароход *Valiant*—оба миноносцем *V 155*. Далее, к вечеру миноносцем *V 154* (командир лейт Wippern) был потоплен рыб. пароход *Mersey*. Все эти пароходы были из Grimsby. В общем, при потоплении шести рыболовных пароходов было взято в плен 63 чел. их экипажей. Некоторые из них показали, что в Tyne не имеется английских военных судов, чему было придано мало веры, так как и перед Humber, по сведениям одного норвежского парохода, были усмотрены истребители.

С наступлением темноты, в 8 ч. 40 м. веч., отряд подошел к пункту 1 (см. карту 15 и приказ *Stuttgart*'а, прилож. № 8), в расстоянии примерно 60 миль от берега, миноносцы подошли к судам: *V 151* (командир лейт. v. Holleufer) и *V 154* вступили в кильватер *Stuttgart*'у, *V 153* и *V 155*—*Albatross*'у.

Для дальнейшего выполнения операции было решено, что *Stuttgart*, в случае если до прихода в пункт 2, произойдет встреча с противником, будет пытаться оттянуть его на себя и отвлечь от *Albatross*'а. В этом случае, надлежало расчитывать, что по радио будут вызваны более значительные неприятельские силы, так что *Albatross* может оказаться не в состоянии поставить мины на предположенном месте; если же он будет вынужден поставить их в другом месте, то следовало сговориться об определенном курсе для *Stuttgart*'а который гарантировал бы крейсеру безусловную безопасность от мин. Поэтому, *Stuttgart*'у надлежало стремиться, в случае встречи с противником, вести бой в направлении на квадрат 056 δ. добавочное 5. Чтобы избежать неожиданностей переход от пункта 1 был организован таким образом, чтобы достичь пункта 2 примерно в 11 ч. 40 м. веч. английского времени, так как в это время на английских судах происходила смена вахт и можно было по этому расчитывать на уменьшенную бдительность их экипажей. После наступления темноты сделалось пасмурно и, когда пункт 2 был достигнут, согласно предположения в 11 ч. 40 м. веч., суда находились, при ясной звездной ночи, в низком густом тумане. Несмотря на затруднение в навигационном отношении туман несомненно был полезен для сохранения в тайне от противника постановки мин. В пункте 2, около 8 м. от берега, обе группы разделились согласно плана, дабы присутствием крейсера не навлечь лишнего внимания неприятельских сторожевых судов на *Albatross*'а; однако курсы

и скорости судов были выбраны таким образом, чтобы *Stuttgart*, на время разделения, не удалялся от *Albatross*'а больше как на 3 мили и был в состоянии во всякий момент подойти с моря и вступить в бой с противником пока продолжается постановка мин. Для непосредственной защиты заградителя, оба сопровождавших миноносца держались позади *Albatross*'а уступами и прикрывали постановку со стороны берега, находясь в немедленной готовности атаковать могущего внезапно появиться противника. В то время как *Stuttgart* шел таким образом от пункта 2 в течении часа курсом $S^3/_4O$ со скоростью 10 узл. и потом повернул на Ost, *Albatross*, идя курсом $SW^3/_4$ W со скоростью 14 узл. подошел еще ближе к берегу и, вскоре после 1 ч. утра 26 августа, начал постановку мин, меняя через каждые 10 мин. курс с SO на SW и обратно Незадолго до и после постановки, конвоирующим миноносцам дважды казалось, что они видели, на короткое время, вырисовывавшееся из тумана сторожевое судно, силуэт которого нельзя было точно определить. Оба миноносца единогласно сочли его за миноносец или истребитель. Ничего больше, несмотря на близость берега, замечено не было. Можно было надеяться, что заграждение выполнит свое назначение.

Огни на берегу можно было рассмотреть с большим трудом. Огни под берегом были или потушены, или же из за тумана не видны. Поэтому, для определения положения заграждения надо было исходить из счисления *Stuttgart*'а, как ведущего корабля, оказавшегося в пункте 2 на 5 миль западнее, чем счислимое место *Albatross*'а. Впрочем, заграждение было действительно и исполняло свое назначения если принять счисление последнего за исходный пункт. Глубина постановки мин была так расчитана, чтобы во время малой воды они стояли на 2 метра под поверхностью.

Около 1 ч. 30 м. утра прояснилось; к 1 ч. 52 м. утра было поставлено 200 мин и, таким образом, задача выполнена. Середина заграждения находилась в расстоянии всего 5 миль от устья Tyne. Имея протяжением 11 миль, оно своим положением и формой обеспечивало то, что английские военные суда, подходившие с юга, севера и востока в одинаковой степени должны были на него наткнуться.

После того как последняя мина была поставлена, был взят курс на обусловленное рандеву в квадрате 056δ, добавочное 5, примерно в 40 милях на ONO от Tyne, для соединения с *Stuttgart*'ом и дан самый полный ход. Однако это соединение не удалось из за вновь наступившего очень густого тумана, так что обе группы должны были направиться

в обратный путь отдельно и могли обмениваться сведениями о своем взаимном местоположении лишь по радиотелеграфу. 26 августа, около 5 ч. утра *V 154* удалось потопить рыбол. пароход *Sati* из Grimsby. В 7 ч. ут. прояснилось. В 8 ч. ут. было сделано первое донесение командующему флотом по радио, с которым задержались до этого времени, чтобы не выдать преждевременно присутствие германских сил у английских берегов. Крайнее ограничение в пользовании радио было одним из условий операции; поэтому с начала было условлено радиотелеграфировать в районе меньшем 100 миль от английского берега лишь в случае встречи с противником; не следовало, находясь в указанном районе, и отвечать на вызовы собственных береговых станций. К сожалению это условие было нарушено миноносцами, их радио-донесениями о потоплении отдельных рыболовных судов, более позднее или раннее извещение о коих не имело значения для командования. Крейсер и заградитель же до 8 ч. утра, несмотря на туман, обменялись лишь раз короткой и необходимой радио-телеграммой о месте, курсе и скорости.

Без дальнейших случайностей *Stuttgart* и *Albatross* соединились около 8 ч. утра перед Гельголандом, отпустив миноносцы уже раньше, по достижении германской сторожевой линии, в их порта.

Выбор места заграждения обуславливался, главным образом, тем соображением, что входящие и выходящие британские силы тем скорее и сильнее будут повреждены, чем ближе смогут быть поставлены мины к устью Tyne, но что, с другой стороны, их нельзя ставить слишком близко от берега, так как операция должна была остаться неизвестной противнику. Следовало во всяком случае избежать столкновения с несомненно существующей перед устьем Tyne ближайшей линией охранения. Действительно, командиру *Albatross*'а удалось преодолеть все эти затруднения, поставить мины в точно предположенном месте, пользуясь благоприятной погодой и недостатками организации британской службы береговой обороны и вернуться благополучно обратно. Итак трудная задача была разрешена выдающимся образом.

Почти одновременно с заграждением у Tyne, были поставлены мины перед Humber. При выборе места этого заграждения преобладающее значение имело желание причинить противнику потери закрытием главного форватера от Outer Dowsing к Flamborough Head и с этой целью выставить в квадратах 021, 024, 020 и 025E, добавочное 5 две линии заграждений, длиной 5 миль и с расстоянием между минами

90 метр. Кроме того, для особых случаев, было решено следующее:

.1 Если заграждение придется поставить преждевременно, т. е. до 10 ч. вечера, то ставить его по меридиану, дабы по меньшей мере закрыть путь Humber—Гельголанд.

2. Если между 10 и 12 ч. произойдет столкновение, то заграждение ставится на курсах от Ost до NO (т. е. приблизительно на обратном курсе).

3. Сигналопроизводство по радио лишь рейдовой длиной волны (употребляемой при стоянке в портах) и малой интенсивности.

4. Опознательные сигналы фонарем с ширмами [1]) и лишь в крайнем случае ночным сигнальным аппаратом и новыми опознательными сигналами.

Переход к месту операции, который при близости расстояния к Humber'у был начат лишь 25 августа в 6 ч. ут. произошел в том же порядке, как и у группы Tyne. Днем крейсер и миноносцы несли разведку в расстоянии около 5 миль перед *Nautilus*'ом, при наступлении темноты миноносцы подходили к *Mainz*, в кильватер которому шел минный заградитель. Когда группа, в 9 ч. веч. была еще в расстоянии около 60 миль от английского берега, к SW от Доггер-банки показалось несколько белых огней, а затем и английский рыболовный пароход, который был потоплен. Дальнейшему приближению к берегу и здесь благоприятствовала пасмурная погода, так что около полночи могло быть поставлено первое заграждение в 100 мин. В 12 ч. 30 м. ночи последовала постановка второй линии, не встретив препятствий со стороны неприятеля. Лишь огни нескольких пароходов показывались во время постановки мин. Отступлением от приема группы Tyne было то, что *Nautilus* во время постановки оставался в кильватере *Mainz*'а; этот прием отличаясь большой простотой дает возможность непосредственной поддержки минного загродителя крейсером, а потому впоследствии употреблялся чаще, чем первый.

26 августа в 12 ч. 50 м. утра отряд находился уже на обратном пути и здесь, между 2 и 4 ч. ут. ему удалось потопить еще шесть рыбол. пароходов.

Таким образом, и эта задача могла быть выполнена планомерно и без помехи со стороны противника и была исполнена

---

[1]) Сигн. фонарь вроде употреблявшегося в нашем флоте Ратьера. (прим. переводчика).

лихо и с чисто морской ловкостью. Перед Humber'ом был забросан минами район, которым часто проходили английские морские силы на пути с севера к Темзе и обратно.

То обстоятельство, что наши силы вернулись и с этих обоих смелых операций без всяких потерь, оказало очень благоприятное впечатление на весь флот. Если противник уже отказался от тесного обложения германского побережья Северного моря, все же предполагалось, что он в достаточной степени обеспечит безопасность собственных восточных берегов и проходящих вдоль их важных морских торговых путей содержанием там сторожевых сил. Отказ от этого означал или преуменьшение значения германского противника в том смысле, что английское Адмиралтейство быть может совсем не расчитывало на столь далекие операции германских морских сил, или же, как раз наоборот, т. е. что оно и здесь не желало подвергать свои силы нашему нападению. Теперь должно было выясниться—изменит ли британское Адмиралтейство свою стратегию, из за потерь от германских мин заграждения, и будет ли продолжать подвергать британские силы нашим нападениям в бо́льшей степени чем это было до сих пор, или же для этого нам придется прибегнуть к еще более сильным демонстрациям против неприятельских побережий.

* * *

Бывшие до сих пор операции наступательного характера исполнялись исключительно легкими силами, в то время как линейные эскадры и линейные крейсера бездействовали. Это происходило главным образом оттого, что посылаемые силы должны были действовать с возможно полной внезапностью. Полагали, что такая внезапность будет нарушена выходом главных сил, хотя, как показала более долгая практика войны, это опасение можно было устранить выходом прикрывающих сил вводящими в заблуждение курсами; вне видимости нейтральных берегов, ночью и не одновременно с назначенными в операцию силами. Затем, сохранение больших судов соответствовало тогдашним взглядам командования флотом на общий оперативный приказ, которые впрочем разделялись начальником эскадр и никоим образом не оспаривались мор. ген. штабом.

Основной план нашего ведения войны на море, существовавший годами —«создать сначала «малой войной» численное уравнение сил, раньше чем думать о решительном бое», приводил командование флотом к стремлению сохранять

все крупные боевые суда для этого боя и по возможности избегать подвергать их преждевременной опасности. Заключавшиеся в этом стремления концентрации боевой силы к решительному моменту, само по себе, следует признать правильным. Но, часто повторявшаяся в начале войны ошибка заключалась в том, что отказывались употреблять большие боевые суда даже тогда, когда они были необходимы для прикрытия высылаемых в наступательные операции легких сил, в полную противуположность приему, считавшемуся целесообразным еще во время стратегических осенних маневров 1913 г. Эта ошибка приводила, однако, к тяжелым последствиям в том отношении, что стремлением к сохранению больших боевых судов, быть может, пропускался единственный случай достичь желаемого решения при благоприятных обстоятельствах. Одни средства «малой войны» не были достаточны, чтобы побудить противника выйти из состояния стратегической обороны и искать боя в Германской бухте, т. е. в желательном для германской стороны районе. Такое понятие основывалось, как очень скоро показал опыт войны, на неправильном представлении о стратегическом и тактическом развитии столкновения с противником. Еще другой взгляд, получивший в течение 1914 г. большее значение, усиливал вышеперечисленные доводы для сохранения больших боевых судов. Он заключался в большой переоценке возможностей атак неприятельских подлодок и вытекавших оттуда опасениях. На каких фактах основывалась эта оценка, насколько она была справедлива или преувеличена, надлежит еще разобрать до завершения настоящей главы, в виду важного значения этого вопроса.

В уже упоминавшейся записке, содержавшей пояснение о деятельности флота Открытого моря в первый год войны, тогдашний командующий флотом адмирал ф. Ингеноль говорит по этому поводу следующее:

«Последние маневры в мае;—это были вообще последние маневры перед войной, обработка которых была закончена лишь непосредственно перед началом военных действий, дали в первый раз случай применить наши подлодки с наступательными целями, т. е. на противной Германии стороне. Опыт этих маневров произвел на всех начальников и командиров впечатление почти откровения, так как выяснилось, что внутренняя Гельголандская бухта представляет почти идеальные условия для операций неприятельских подлодок (благоприятные глубины, хорошая конфигурация и качество грунта, удобная возможность ориентировки по

острову Гельголанд). Подлодки неприятельской стороны в течении первого дня маневров атаковывали почти каждое судно, показывавшееся наружу причинили большие потери главным силам другой стороны, как при постановке на якорь в Iade, по внешнюю сторону бара, так и при их выходах с темнотой в море и даже ночью в море к северу от Гельгаланда, и все это при условиях подходивших возможно близко к действительности. Особенно сильное впечатление произвело то, что из за находившихся на позиции перед устьем рек неприятельских подлодок, развертывание главных сил собственной стороны, при их выходе, было в значительной степени подвергнуто опасности. Как утверждали командиры наших подлодок, даже сильное охранение против подлодок миноносцами, в лучшем случае послужило бы лишь затруднением, но отнюдь не полным препятствием для успеха неприятельских подлодок.

В течении первых месяцев войны флот находился под сильным впечатлением этого опыта маневров».

Официальный же отчет 1914 г. об упомянутых маневрах оценивал подлодки в меньшей степени:

«Следует признать, что в мирное время в часто посещаемых водах, находящиеся в районе маневров коммерческие пароходы, парусники, рыболовные бота и пр., заставляют подлодки чаще показывать перископ. Во время войны на это нельзя расчитывать. Следует признать, что в военное время командиры подлодок при атаках наверно будут реже показывать свой перископ, чем при учебных атаках в мирное время, когда для избежания несчастных случаев требуется и уместна осторожность. Шансы подлодок подойти близко, не будучи замеченными, в мирное время, во время коротких упражнений еще уменьшаются тем, что суда при производстве упражнений уже вперед знают, что подлодки должны находиться в ближайшем соседстве.

С другой стороны нельзя отрицать, что задачи подлодок в мирное время значительно облегчаются требуемыми ограничениями в скоростях и курсах судов и увеличенными расстояниями между судами на походе и между судами сторожевого охранения. В военное время лодкам нужно пройти мимо идущих большим ходом и зигзагообразными курсами, в тесном строю сторожевых сил и незаметно занять благоприятную позицию для атаки идущих большим же ходом и часто меняющих курсы главных сил, что им будет очень трудно в особенности принимая во внимание, что они этому не обучались в мирное время.

Дальнейшее боевое развитие подводного оружия может идти правильно лишь если сами по себе хорошие результаты работы подлодок на маневрах, принимая во внимание требования войны, не будут оцениваться слишком высоко».

Поэтому, до тех пор, пока отсутствовал опыт войны, надлежало иметь менее высокую оценку опасности от подлодок, чем это сделало командование флотом, тем более, что фактическое поведение неприятельских подлодок в первое время, казалось, не оправдывало таковой. Несмотря на то, что английские подлодки, начиная с первого дня войны, как оказалось, постоянно держались в Германской бухте, они не имели до конца августа ни одного случая успеха, несмотря на неоднократные свои атаки на наши легкие крейсера и миноносцы, нахождение которых на постоянных сторожевых позициях значительно благоприятствовало шансам атаки.

Молодое подводное оружие должно было само накопить опыт войны, раньше чем можно было думать об его успехах.

Несмотря на все преувеличение опасности от подлодок для боевых судов, в это время оно было всеобщим и наблюдалось как у союзников, так и у противников, как у командования, так и в строю. Как будет указано ниже и английские главные силы в это время были очень стеснены в своих передвижениях страхом перед подлодками. С германской стороны это опасение видно из многочисленных дневников войны. Психологически оно понятно вело к всеобщему беспокойству и часто замеченные неприятельские подлодки, или следы мин, оказывались ошибками наблюдавших, подобно тревожным и ложным донесениям о замеченных летательных аппаратах и воздушных кораблях в первый период войны. Еще чаще так и оставалось под сомнением — находились ли вообще подлодки в данном месте и в данное время. Но беспокойство значительно усиливалось тем обстоятельством, что не имелось ясного представления о способах борьбы с новым оружием: бомбы против подлодок, особо действительные против них мины, а также сети и средства для поисков их были приготовлены лишь в позднейшее время. Этим объясняется, что в начале, при общей нервности от подлодок, уже простого донесения о неприятельской подлодке было достаточно, чтобы удержать от выходов в открытое море не только большие боевые суда, но и легкие крейсера.

О первой подлодке было доложено уже через несколько часов после начала войны с Англией одним из миноносцев портовой флотилии Гельголанда легкому крейсеру *Stettin*,

находившемуся на сторожевом посту перед северной гаванью Гельголанда. Если это донесение соответствует действительности, то сам факт интересен, как показывающий, что английская лодка должна была выйти из отечественного порта с соответствующими приказаниями за 24 часа до начала войны. С германской стороны трудно решить, находились ли действительно одна или несколько английских подлодок в это время в непосредственной близости к Гельголанду. За это, впрочем, говорит высказанное морским министром Бальфуром, в одной речи в парламенте летом 1916 г., что подлодки, тотчас после начала войны установили наблюдение за Гельголандской бухтой.

Результатом первого донесения, во всяком случае, было то, что сторожевые легкие крейсера были тотчас отозваны в устья рек и было усилено сторожевое охранение миноносцами; одновременно с этим командующий разведочными судами получил приказание протралить Германскую бухту.

Это траление Гельголандской бухты всегда оказывалось безрезультатным, но зато вне района Гельголанда, в дальнем расстоянии от острова, часто устанавливалось присутствие подлодок. Так еще 5 августа один рыболовный бот видел подлодку в квадрате 018β, около 100 миль к WNW от Гельголанда и другую—на Доггер-банке, тогда как 6 августа одна из наших подлодок, а именно *U 5* доносила о «видимо неприятельских» подлодках в квадрате 085β, в 50 милях к WNW от Гельголанда. Начальник I флотилии подлодок сделал на этом донесении такую надпись в дневнике войны: «сильно склоняюсь к тому, чтобы смотреть на это донесение, как на ошибочное. Принимая во внимание, что до сих пор в Германской бухте попыток к атакам со стороны подлодок не делалось и что обыскивавшие этот район суда никогда ничего не находили, понятно сильное сомнение в верности всех донесений о неприятельских подлодках». В это же время и командование флотом приходит к выводу, что видимо неприятельские подлодки не держатся в Гельголандской бухте, но что с ними надо считаться в районе примерно 100 миль к NW от Гельголанда.

Конечно, не имелось недостатка и в ясно фальшивых тревожных донесениях о замеченных неприятельских подлодках непосредственно перед устьями рек, которые делались большей частью малыми судами, не имевшими офицеров, как то: судами сторожевой службы, лоцманскими судами и т. п.; но и суда больших размеров не были свободны

от ошибок. Так, между прочим, легкий крейсер *Stralsund* однажды донес, что по нему были выпущены две мины от W в квадрате 158ε, т. е. непосредственно перед Эльбой, следы которых, несмотря на темную ночь, были ясно наблюдаемы. Подобные донесения вносили много беспокойства в вахтенную службу и имели следствием значительное утомление от напряжения личного состава и износ материальной части миноносцев. Однако, впоследствии было с достоверностью установлено частое присутствие подлодок к W и NW от Гельголанда и перед Эмсом. Так 9 августа возд. корабль *L 3* усмотрел одну подлодку в квадрате 119ε, в 30 милях к WNW от Гельголанда; 17 августа миноносец *S 165* безрезультатно гнался за неприятельской подлодкой в квадрате 063ε перед Эмсом; 20 августа германскими миноносцами было донесено о присутствии подлодок в квадратах 128ε и 132ε. 23 августа была вновь замечена подлодка перед восточным Эмсом и весь квадрат обыскан всей II флотилией миноносцев. 21 августа присутствие лодки в квадрате 056ε, примерно в 20 милях к WNW от пловучего маяка Borkum было несомненно доказано атакой на *Rostock*, а 24 августа, в квадрате 143ε, к NNW от Гельголанда—атакой на *G 111*.

С другой стороны, за период первой половины августа не имеется ни одного наблюдения, которое подтвердило бы предположение о присутствии уже тогда английских подлодок по внутреннюю сторону наших сторожевых линий, т. е. лодок прорвавшихся через них в Гельголандскую бухту. Это понятно, ибо неприятельская сторона должна была употребить известное время, чтобы охватить значение и ценность подлодок во время войны и выяснить вместе с тем систему наших противумероприятий. С течением времени, однако, опасность должна была возрасти, так как под руками не имелось достаточных средств противодействия и опыты с ними, при новизне оружия, еще не были сделаны. Сводя все вместе и принимая во внимание опыт, собранный в дальнейшем течении войны, нельзя сомневаться, что опасность подводных лодок в первое время войны преувеличивалась во флоте, тем более, если вспомнить, что описанные до сих пор случаи выступления неприятельских подлодок охватывают все, что было известно до 25 августа. Следует упомянуть (предупреждая события), что командование флотом еще более укрепилось в своем взгляде потерей легкого крейсера *Hela* в сентябре 1914 г. Об этом тогдашний командующий флотом в упомянутой выше записке говорит следующим образом:

«После того как *Hela* была потоплена миной с неприятельской подлодки на том месте, на котором флот накануне производил эволюции, я должен был принять за правило, (дабы уравнение сил, к которому мы стремились не повернулось в обратную сторону), не подвергать ни одно судно и ни один отряд опасности от подлодок, если это не вызывалось какой нибудь определенной целью, т. е, не высылать их для учений или исключительно демонстративных операций. Именно потому, что я уверенно рассчитывал на решительный бой, долженствовавший наступить, ни одно ценное судно не должно было пасть жертвой неприятельских подлодок и позднее—мин заграждения, без самой настоятельной необходимости. Такое содержание главной части флота в устьях рек несомненно производило неприятное впечатление на личный состав судов и прежде всего на самого меня; оно могло переноситься лишь имея в виду всю необходимость такой меры, неоднократно подтвержденной и верховною властью, и имея в виду столь ожидаемую всеми минуту, когда флот сможет вступить в решительный бой».

5. 28 августа 1914 г.

Описанным в предъидущей главе германским наступательным операциям нельзя противопоставить *ни одной* английской. О намерениях противника, как и прежде, мы продолжали находиться в неизвестности. Хотя германскому командованию казалось, что еще не наступило время решительных операций для флота Открытого моря, все же мысль о предстоящем решительном бое занимала все умы. В развитии судовых типов, а также в тактике эта цель еще в мирное время ставилась впереди всех рассуждений, к достижению той же цели и теперь были направлены все усилия в подготовке флота и охранении путей его выходов для решительного боя. Будучи связаны оперативным приказом, будучи гипнотизированы опасностью от подлодок и веря, что инициатива боя, рано или поздно, будет исходить от значительно превосходившего в силе противника, на свою собственную задачу смотрели слишком узко. Ее видели сначала в том, чтобы наряду с наступательной деятельностью легких сил, держать Гельголандскую бухту и устья рек чистыми от неприятельских подлодок и мин заграждения, как район развертывания флота для позднейших операций. Опасаясь увидеть себя заблокированными подлодками и минами заграждения в устьях рек ко дню выхода флота для решительных действий и не имея доста-

точного количества подходящих сторожевых судов, изнашивали миноносцы и легкие крейсера в сторожевой службе, а потому имели слишком мало свободных сил как для нападения и для отражения неожиданных атак противника, так и для собственных дальних разведочных операций и операций миноносцами в районах открытого Северного моря. При этом не приняли во внимание, что нападение есть лучшая защита и что далеко вынесенная в Северное море деятельность *всего* флота одновременно служила бы наилучшим средством обеспечить Германскую бухту и устья рек от операций противника. Ясно выраженное несоответствие между значительными усилиями легких сил и выжидательным бездействием главных—представляло из себя типичное явление такого образа действий.

Охранение Германской бухты при начале войны уже было подробно описано в первой главе. В течение августа, несмотря на постепенно выяснявшуюся пассивность противника, этой системы, в общем, продолжали держаться, разрабатывая ее и дальше. По окончании периода натянутых отношений и к началу войны охранение состояло (5 августа) днем — из одного внешнего и одного внутреннего сторожевого пояса, обслуживаемых каждый одной флотилией миноносцев; эти пояса располагались по дугам кругов, описанных радиусами в 35 и 23 мили от плав. маяка Elbe I, как центра. Между обоими флотилиями миноносцев располагалась флотилия подлодок по концентрической дуге радиусом в 29 миль. За северным и южным флангами находилось по одному легкому крейсеру, третий легкий крейсер находился перед гаванью Гельголанда. В Везере (Weser) держался в готовности к немедленному выходу крейсер-конвоир с одной флотилией миноносцев; три флотилии находились на отдыхе в устье реки. Ночью миноносцы внешней линии и подлодки возвращались в Гельголанд, так что на позиции оставалась лишь внутренняя линия миноносцев. На рассвете легкие крейсера часто входили в устья рек, в виду предполагавшейся опасности от подлодок.

Значительное утомление личного состава легких сил, очень скоро сказавшееся при такой службе охранения, привело к тому, что по настоятельным представлениям начальника I флотилии подлодок (кап.-лейт. Bauer), 6 августа был изменен способ охраны в отношении подлодок. Пояс подлодок был отставлен и большинство лодок освобождены для операций в открытом море и у неприятельских берегов. Остальные были оставлены в Гельголанде для охранения Германской бухты и должны были выходить из тамошних гаваней лишь в случаях получения известий о появлении неприятеля.

Наши миноносцы, подготовленные лучше чем в каком либо другом флоте для атак, с завистью смотрели, как готовилось родственное им и более молодое оружие к славным деяниям. Вместе с тем исключение подлодок из службы сторожевого охранения привело к дальнейшей перегрузке миноносцев в том отношении, что места подлодок в дневном охранении были заполнены новым поясом миноносцев, так как иначе расстояние в 12 миль, образовавшееся между бывшим до сих пор обоими линиями миноносцев, давало возможность неприятельским подлодкам всплывать, не будучи замеченными, между этими линиями. Кроме того, для борьбы с подлодками во внутренней Германской бухте должны были поочередно применяться еще одна флотилия миноносцев или дивизион тральщиков, после того как III дивизион в Куксхафене был приведен в готовность.

При имевшемся числе флотилий миноносцев, эта схема уже переходила границу возможного.

Уже 7 августа пришлось отказаться от внутреннего пояса миноносцев, чтобы освободить одну флотилию для осмотра Германской бухты и для наступательных действий. Чтобы компенсировать их отсутствие, флотилия, находящаяся на внешнем круге, получила приказание не крейсеровать больше взад и вперед вдоль этого круга, а ходить переменными курсами в районе, ограниченном обоими концентрическими дугами радиусов в 35 и 29 миль. Пришлось отказаться даже от постоянной готовности к выходу флотилии на Везере (Weser), дабы сберечь силы людей, котлы и механизмы миноносцев настолько, чтобы они сохранили свою полную готовность к тому моменту, для которого от них потребуется боевая деятельность. Никто не сомневался в том, что подобное применение флотилий миноносцев очень мало соответствовало их настоящему назначению и могло рассматриваться как крайняя необходимость до тех пор, пока мы не будет располагать достаточным числом менее ценных и более подходящих к целям сторожевого охранения судов. Освобождение флотилий миноносцев для наступательных действий еще до этого момента было бы возможно лишь при условии, если бы с самого начала решили охранять Германскую бухту от неприятельских подлодок и заградителей, главным образом, минными заграждениями, а не активными силами. Это впервые было сделано в сентябре; до того времени господствовал взгляд, что такими заграждениями движения собственных сил, при ожидавшемся здесь бое, будет слишком стеснено.

Результат применения принятого способа был тот, что дальнше наступательные операции могли производиться лишь

изредка и большей частью ограничивались случайными выходами из сторожевой линии; операции эти будучи одинаково ограничены как числом судов, так и районом действия, никогда не переходили за пределы большой разведочной операции или операции миноносцев. Хотя такие операции возможно и не привели бы к столкновению с противником, все же они дали бы более ясное представление о фактической его деятельности, не говоря уже, об их моральном значении.

6 августа наблюдательный пункт Westellenbogen, на острове Sylt донес, что со стороны Esbjerg'а видны несколько дымов. Немедленная разведка летательными аппаратами, также как и выход *Mainz'а* с группой VIII-ой флотилии миноносцев, произведенный на следующее утро на рассвете к Esbjerg'у, не дали никаких данных о появлении неприятеля в бухте Fano.

После того как 8 августа один из летательных аппаратов из Боркума пытался произвести разведку в западном направлении, чтобы установить насколько близко к Германской бухте подходит английская разведка и не вернулся, второй флагман миноносцев направился с легк. кр. *Rostock* и I флотилией миноносцев, ночью с 9-го на 10-ое августа, в сектор от W к S-ду до N-да от Гельголанда, на расстоянии от него около 100 миль. Так как миноносцам было приказано идти веерообразно, то расстояние между ними быстро возростало и в результате 100 миль от Гельголанда, при повороте на обратный путь, дошло до 16 миль. Несмотря на светлую лунную ночь все же нельзя было ручаться за то, что при малом числе миноносцев для такого большого района, неприятельские силы могли быть наверняка усмотрены и еще меньше можно было поручиться за то, что в этом случае удалось бы собрать даже небольшое число миноносцев для атаки. Операция была произведена с слишком малыми средствами. Этим самым вперед отказывались от лучшего условия для успеха атакующего (помимо внезапности)—быть сильнее противника. Однако, до столкновения с неприятелем дело не дошло. Лишь одному миноносцу, *V 189*, казалось, что он видел два неприятельских крейсера, о которых он донес между 12 и 2 ч. ут., в квадратах 060ε и 042ε, в расстоянии около 80 миль к западу от Borkum Riff. Донесение было позднее дополнено тем, что кроме того усмотрены еще два больших судна, видимо, бронен. крейсера, тип которых нельзя было определить. Миноносец был атакован одним из крейсеров и уклонился от атаки. Командование флотом полагало, что оно может из этого заклю-

чить об английской операции с минами заграждения против Германской бухты и сочло усмотренные суда за крейсера типа *Apollo*. Этот взгляд разделялся также и с другой стороны во флоте. Надеялись даже, что замеченные силы означают, быть может, не отдельную операцию, а решительный переход англичан к тесной блокаде.

По предложению начальника I флотилии подлодок немедленно вышли в море легкие крейсера *Hamburg* и *Stettin* с подлодками *U 20* и *U 21* для атаки замеченных сил. Однако, никакого противника больше не было усмотрено.

Квадраты, в которых должны были находиться неприятельские силы, были объявлены подозрительными в отношении мин заграждения, но при позднейших обследованиях мин найденоне было.

Донесенье *V 189* дало также повод к приказанию считать без дальнейших рассуждений суда без огней перед Эмсом за неприятельские. Голландское правительство было предупреждено об опастностях, вытекающих из пребывания судов без огней перед Эмсом. Когда позднее воздушный корабль *L 3* у Terschelling встретил голландский крейсер и четыре миноносца, пришли к убеждению, что это и были, вероятно, суда замеченные *V 189*. Высланная в тот же день Эмская группа II флотилии миноносцев, прошедшая до квадратов 152γ и 001ε не заметила ни этих сил, ни каких либо неприятельских. Все же к голландскому правительству было сделано обращение с просьбой о движении ночью военного флота с огнями, дабы исключить всякое сомнение в нейтральности судов и избежать недоразумений.

Во время большой дальней операции подлодок с 6 по 11 августа, *U 13* и *U 15* пропали без вести. Это дало повод к новой операции выполненной первым флагманом миноносцев к-адмиралом Maass с легк. кр. *Cöln* и VI флотилией миноносцев в ночь с 12-го на 13-ое августа, произведенной на тех же основаниях, как и операция 9-го августа и, несмотря на расстояние в 150 миль от Гельголанда, оставшейся снова безрезультатной во всех отношениях.

Лишь в ночь с 15-го на 16-ое августа, в первый раз было выслано большее число миноносцев, а именно в сектор от N-да до WNW от Гельголанда, чтобы застигнуть там врасплох предполагавшиеся на позиции английские подлодки. В операции приняли участье *Cöln*, *Stuttgart* и I и II флотилии миноносцев, под командой первого флагмана минонос-

цев. Сначала было предположено произвести эту операцию в большем объеме, чем это делалось до сих пор, но это намерение было оставлено, чтобы избежать отрезания собственных сил неприятелем, на прорыв которого во время темноты приходилось расчитывать. Кроме захвата двух датских пароходов *Ficarius* и *Frägana*, находившихся на пути в английские порты с грузом жизненных припасов, это операция протекла безрезультатно. Выход III флотилии миноносцев в ту же ночь из Эмса в сектор от WNW до W от от Боркума и за Terschelling также был безрезультатен.

В ближайшие затем дни произошел уже описанный выход *Strassburg*'а и *Stralsund*'а в Hoofden, а также набег на Доггер-банку, в то время, как воздушному кораблю *L 3* уже удалось произвести разведку до норвежского берега. Однако, нигде, за исключением Hoofden, не было установлено присутствия неприятельских надводных сил.

В то же время значительное внимание было уделено опасности от подлодок. Даже якорные стоянки флота на Jade и Везере считались не безопасными от подлодок. Сетевые заграждения были готовы лишь после первого полугодия войны, а заграждение затопленными судами на Эльбе было первоначально устроено как защита от атак миноносцев и казалось не достаточно надежным средством от подлодок. Поэтому, до тех пор пока не доставало надежных средств охраны, приходилось полагаться в первую очередь на навигационные трудности, которые, при существующих в Jade и Везере глубинах и течениях, затрудняли атаки подлодок. Все большие боевые суда на якорных стоянках всегда откидывали сети, на них неслась усиленная наблюдательная служба и артиллерия держалась в немедленной готовности. По той же причине все время охрана устьев рек усиливалась особыми сторожевыми судами. Эта охрана на Jade и Везере была до сих пор организована следующим образом:

Фарватер Wangeroog'а охранялся целыми днями старым крейсером *Zieten*, в устье Jade находился легк. крейсер *Ariadne* с артиллерийским тендером *Drache*, а яхта морской станции, бывший дивизионный миноносец, охраняла устье Везера. В качестве поддержки имелся легк. крейсер *Niobe*, находившийся на фарватере Везера. Туда же на ночь отходил и кр. *Ariadne*, чтобы быть в меньшей опасности от атак миноносцев. На ночь *Zieten* получал подкрепление в виде двух миноносцев; ночью три миноносца держались в устье Jade и один—в устье Везера.

Когда 12-го августа были готовы 14 рыболовных судов для несения службы охраны устья рек, шесть из них могли усилить охрану Jade, четыре—охрану Эльбы и четыре—Эмса. Неделю спустя постоянная охрана устья Эмса была передана исключительно рыболовным пароходам, так что употреблявшиеся до тех пор для этой цели миноносцы освободились для дальней разведки, в которой они временами заменялись летательными аппаратами.

Вопросом, составлявшим предмет особого внимания, было обеспечение находившихся в гавани Гельголанда подлодок от воздушных атак днем и артиллерийской атаки ночью. После того как 11-го августа были установлены на западном и восточном молах гавани подлодок по четыре 10,5 см. скорострельных пушки, а на возвышенном плато, господствующем над северной гаванью, две 8,8 см. скор. пушки, то по желанию комендатуры, для ночной защиты гавани был дан еще один крейсер (см. приложение № 10, приказ командующего разведочными судами об охране Гельголандской гавани).

Особые мероприятия против подлодок и мин заграждения были необходимы, когда большие боевые суда крейсеровали в Гельголандской бухте. Когда 11 августа лин. корабль *Grosser Kurfürst* и четыре учебных крейсера выходили из Jade, направляясь через канал кайзера Вильгельма в Киль с учебными целями, в то время как *Blücher*, идя оттуда, ожидался в Jade, фарватер перед этим был обследован II и III дивизионами тральщиков, одна флотилия миноносцев конвоировала суда для защиты от подлодок и над Гельголандской бухтой было установлено строгое наблюдение летательными аппаратами в поисках неприятельских подлодок. В другом случае, весь фарватер из Jade в Эльбу был даже обставлен баканами для точного обозначения протраленного от мин пространства. Однако, когда движения судов участились, дабы приучить эскадры к проходу через минные заграждения на Jade и Эльбе, от этих мер отказались. 16 августа лин. крейсера выходили в Гельголандскую бухту для учений, в то время как I эскадра была направлена в Эльбу, а II—в Jade. Защита от подлодок заключалась при этом в том, что уже с 6 ч. ут. III дивизион тральщиков обследовал Германскую бухту, правда, без тралов. Едва, однако, начались учения больших крейсеров, как с парохода *Silvana*, флагманского судна командующего передовой флотилией Северного моря, поступило тревожное донесение о том, что он видел три неприятельских подлодки в подводном положении, в квадрате 147ε, перед Везером. Крейсера тотчас дали полный ход

и направились к северу, взяв курс NNO и образовав строй пеленга; VIII флотилия миноносцев была вызвана для защиты их от подлодок, тогда как VI флотилия начала поиски неприятельских подлодок в указанном квадрате. Когда выяснилось, что донесение было весьма маловероятным ибо наблюдались лишь «подозрительные пятна» на поверхности,—большие крейсера продолжали учебные артиллерийские стрельбы. Хорошие результаты, которые несмотря на бывшие до сих пор опасения, были достигнуты с выходами в море больших боевых судов, придали бодрости и привели к тому, что уже 22 августа последовали учебные стрельбы I и II эскадр и полубригады [1]) III эскадры во внутренней части Германской бухты и перед устьями Эльбы. Суда были в достаточной степени защищены от подлодок флотилиями миноносцев.

Между тем удалось изготовить для сторожевой службы дальнейшее число рыболовных пароходов. 18 августа командующим разведочными судами были изданы новые основания для охранения Германской бухты (см. приложение № 11). Кроме уже многократно упоминавшихся линий миноносцев, семь таких сторожевых судов располагались по линии Гельголанд—Süder-Hever и пять—по линии Гельголанд—Spiekeroog; они держались в расстоянии 3—4 миль друг от друга и должны были препятствовать дальнейшему проходу тех неприятельских подлодок, которые могли бы пройти внешнюю сторожевую линию миноносцев.

Кроме этого, один дивизион тральщиков из Гельголанда ежедневно должен был обследовать бухту против подлодок; для его поддержки держалась в готовности еще одна флотилия миноносцев. Как только поступили бы донесения о присутствии неприятельских подлодок во внутренней части Германской бухты, было предположено принудить их к частому всплытию и расходованию тока и затруднить их пребывание зигзагообразными курсами. Дальнейших средств для борьбы с подлодками тогда еще не существовало.

За линией сторожевых судов обыкновенно держались три крейсера; конвоирующий крейсер с одним из двух флагманов миноносцев находился в одном из устьев рек, готовый к выходу. Ночью внешняя линия миноносцев отходила и располагалась по дуге, описанной радиусом в 25 миль от плав. маяка Elbe I, позиции же крейсеров и сторожевых судов оставались те же, что и днем. Ночью вход в Гельголандскую гавань охранялся еще одним легким крейсером, в то

[1]) Полубригада—2 корабля. Примечание оригинала.

время как в самой гавани находилась одна флотилия миноносцев, готовая к немедленному выходу и атаке. Днем эта задача возлагалась на готовые к действию подлодки. Для выполнения этого, начальник I флотилии подлодок издал 25 августа приказ, предусматривавший быстрое занятие пятью подлодками линии к югу от Гельголанда, длиной около 12 миль и занятие четырьмя подлодками 9-ти мильной линии к востоку от этого острова. Остальные подлодки должны были собираться в квадрате 158ε к SO-ту от Гельголанда. (См. схему и приказ начальника I флотилии подлодок о действии их при внезапном приближении противника—прилож. №№ 12 и 13а). Все легкие силы имели категорическое приказание всеми мерами препятствовать попыткам закупорки Jade, Везера и Эльбы.

В Эмсе, кроме рейдовой флотилии, находился один легк. крейсер с одной флотилией миноносцев, кроме того старый легк. крейсер *Arkona* и 4 рыболовных парохода. Особой задачей флотилии миноносцев являлась усиление ночного охранения Эмса и поддержка сторожевых судов. Для этой цели одна группа миноносцев держалась перед устьем реки в готовности к атаке на минные заградители и крейсера, но они должны были уклоняться от истребителей в тех случаях когда существовала уверенность, что последних не сопровождают более крупные силы. Оставшаяся часть флотилии, в случае донесений о появлении наприятельских сил, должна была немедленно выходить с рейда Боркума. На рассвете, по возможности, вся флотилия уходила на отдых в Эмден или становилась на якорь в Эмсе, а при наступлении темноты вновь занимала свои позиции. Крейсера должны были чередоваться в несении охранной службы. (См. приложение № 14—приказ командующего силами Открытого моря об охранении Эмса.)

Из этих данных видно, насколько значителен в то время был расход легких сил предназначенных лишь для охранения Германской бухты и устьев рек. Сторожевую службу несли днем по меньшей мере четыре крейсера, две флотилии миноносцев и один дивизион тральщиков, ночью—пять легких крейсеров и три флотилии миноносцев. В течении августа флотилии имели в среднем лишь двенадцать дней проведенных в гавани для чистки котлов, пополнения запасов топлива и отдыха личного состава. Несмотря на это, сторожевая служба была еще расширена, когда 25-го августа атака на P—111», произведенная по внешнюю сторону Гельголанда, доказала присутствие неприятельских подлодок даже внутри

пояса сторожевого охранения. После совещания командующего флотом с командующим разведочными судами было приказано снова держать днем тройной, а ночью—двойной пояс охранения. Бывшее до сих пор прикрытие миноносцами было выдвинуто дальше вперед, до расстояния 25 миль от Гельголанда; в качестве промежуточной линии охранения был выставлен дивизион тральщиков в расстоянии около 12 миль от самой внешней линии, за ней на упомянутых выше позициях располагались рыболовные пароходы (см. приложение № 15—приказ командующего разведочными судами об охранении от 26 августа). Так как одна из наших подлодок не могла прорваться через тройную линию охранения перед Firth of Moray, то считали, что этими мерами и безопасность Германской бухты от прорывов неприятельских подлодок будет обеспечена. Кроме того, 26 августа начались первые попытки закрыть бухту сетями при содействии свободной от сторожевой службы половины миноносцев.

Сообщенное летательным аппаратом сведение, что 27 августа в 6 ч. дня, около 50 миль западнее Texel был замечен неприятельский истребитель, шедший большой скоростью курсом SW, дало основание усилить на 28 августа охрану Эмса еще одной флотилией миноносцев, которая должна была прибыть туда 28 августа.

***

Таким образом была организована охрана Германской бухты, когда 28 августа в 5 ч. 30 м. утра I флотилия миноносцев, в составе девяти миноносцев, перешла из позиции ночного охранения на дневную (см. карту 14). Состояние моря было спокойно, дул совсем слабый NW, небо слегка облачное, погода пасмурная. Миноносцы начали ходить зигзагообразными курсами в передовой линии. Неожиданно, вскоре после 6 ч. у., миноносец *G 194* (командир ст. лейт. Buss), находясь примерно в 16 милях к NW от Гельголанда, усмотрел в расстоянии всего 0,3 каб. (50 м.) от своего правого борта два перископа подлодки, которые тотчас затем исчезли из виду; одновременно сильный характерный шум выдал произведенный минный выстрел. Непосредственно после этого были замечены следы двух выпущенных мин, прошедших под миноносцем. Командир, положив руль на борт и дав полный ход, повернул на подлодку, которая беспрепятственно исчезла, имея NW курс. О происшедшем было немедленно послано следующее радио-донесение первому флагману миноносцев на крейсер *Cöln*:

«В 6 ч. у. был атакован подлодкой в подводном положении; середина квадрата 142ε; две мины не попали; видел перископ; дистанция около 0,3 каб. (полгектометра); ложная тревога исключается. Неприятельская подлодка держит на NW» [1]).

Это донесение не заключало в себе ничего необыкновенного, так как неприятельские подлодки принадлежали к обычным каждодневным явлениям передовой линии охранения. Несмотря на это, тотчас начали действовать все предусмотренные планом для отражения подлодок мероприятия. В 7 ч. 10 м. у. одновременно флагманом миноносцев и командующим разведочными судами был дан приказ V флотилии миноносцев, находившейся в Гельголанде, преследовать неприятельскую подлодку; в 7 ч. 12 м. было дано приказание отряду летат. аппаратов принять участие в преследовании. Однако, особое значение это известие о подлодке получило тогда, когда начиная с 8 ч. у. начали получаться срочные радио от *G 194* и его соседей с правой и левой стороны в передовой линии—*G 194* и *V 187*, которые доносили о появлении надводных неприятельских сил в районе передового охранения. С начала войны это было первое событие такого рода! [2]) До 9 ч. у. на основании этих донесений, командование получило примерно такую картину:

8 ч. 06 м. *G 194* доносит, что он атакован большим неприятельским крейсером. Однако, принятию этого радио помешали другие донесения и потому оно было принято I флотилией миноносцев, *Cöln*'ом и командованием с запозданием от 20 до 35 минут. Таким же образом миноносцу удалось лишь в 8 ч. 25 м. добиться принятия его донесения,

---

[1]) При первой посылке радио было указано 2 ч. 25 м. у., вместо 6 ч. 05 м. у. так что потребовался запрос с *Cöln* и повторение всей радио.

[2]) См. приложение № 16: «Радио за 28 августа 1914». Радио почти исключительно давались шифрованные; получателям требовалось разное время для расшифровки, в зависимости от накопления работы, так что можно считать, что время, когда радио достигало командного мостика или докладывалось начальнику, отличается в среднем от 10 до 15 мин. друг от друга.

Надо заметить, что радио принимаются не только специально в них названными адресатами, но вообще всеми, имеющими так же настроенные станции судами, миноносцами и береговыми станциями одновременно; наиболее важные радио кроме того передавались и остальным станциям, настроенным на другую длину волны, так что, кроме упомянутой выше разницы во времени расшифрования, достигалось почти одновременное уведомление всех заинтересованных.

Об обозначении мест тройным числом и греческой буквой см. карту квадратов. (Карта 5).

что с 8 ч. 05 м. в квадрате 142ε замечены отдельные силы неприятеля на курсе S. Как видно из одновременного донесения его правого соседа, *G 196*, за миноносцем *G 194* гонятся в квадрате 142ε крейсера противника; сам *G 196*, как явствует из радио от 8 ч. 35 м., также находится в бою с отдельными судами неприятеля. Между тем *V 187*, флагманский миноносец флотилии, как видно из радио от 8 ч. 24 м. видел в квадрате 116β два неприятельских истребителя, шедших курсом SSO; в 8 ч. 45 м. он доносит о двух легких крейсерах противника с курсом SO в квадрате 132β и в 8 ч. 50 м. о двух других неприятельских крейсерах в квадрате 131β. Начиная с 8 ч. 25 м., видимо, и миноносцы V флотилии, в особенности 9 полуфлотилии, принимают участие в бою в квадрате 142ε. Сначала доносится о четырех, потом девяти и, наконец, о 20 истребителях и одном крейсере, которые преследуют V флотилию миноносцев. Последняя, в 8 ч. 45 м., просит о помощи крейсеров.

Ответные мероприятия командующего разведочными судами, как начальника охраны Германской бухты, следовали тотчас за получением каждого донесения, но страдали от особо неблагоприятного в этот день распределения легких крейсеров флота Открытого моря. На передовых позициях случайно находились три наиболее слабых судна, а именно *Frauenlob*, *Stettin* и *Hela*, из которых на последнее, по слабости его вооружения, нельзя было расчитывать для серьезного боя. К тому же, флагманский крейсер миноносцев *Cöln* в виде исключения вошел в Вильгемсхафен для небольшой погрузки угля; там же находились *Strassburg*, *Stralsund*, и *Rostock*; *Kolberg* был на рейде, *Danzig* и *München*, возвращаясь из Балтийского моря, только что прибыли в Брунсбютель [1]). Таким образом, для поддержки преследуемых миноносцев вначале имелись лишь *Stettin* и *Frauenlob*, как крейсера передовой линии. *Stettin* немедленно получил приказание: «преследовать истребители», *Frauenlob*— «содействие против истребителей»; около 8 ч. 50 м. оба эти судна донесли, что они приняли это радио. Однако, *Stettin*, уже после приема радио о появлении четырех истребителей, в 8 ч. 52 м. самостоятельно снялся с якоря и в 8 ч. 58 м.

---

[1]) После постановки на мель *Magdeburg*'а у Оденсхольма, у русского берега, по приказанию высшего военного командования, командующему силами Балтийского моря, кроме других судов, были переданы 26 августа *München*, *Danzig* и IV флотилия миноносцев. В виду настоятельных представлений о том, что эти суда необходимы для охраны Германской бухты, командующий силами Балтийского моря вновь отдал их в Северное море. 28 августа они находились на пути туда в Брунсбютеле.

доносил, что «идет по направлению на неприятельские миноносцы, наши подлодки занимают позиции для атаки». Когда было получено донесение о появлении неприятельских крейсеров, *Cöln*'у и *Strassburg*'у было дано приказание немедленно идти на поддержку, в то время как *Kolberg* должен был срочно разводить пары, *Stralsund* — выйти на рейд, а *Danzig* и *München* — идти из Брунсбютеля вниз по Эльбе. *Mainz*, находившийся в Эмсе, был пока там оставлен.

Соответственно этому в 9 ч. 10' м. у. вышел из гавани *Strassburg* и в 9 ч. 30 м. — *Cöln*. Этим, в отношении легких крейсеров, мероприятия ограничились. К несчастью, малая вода на баре внешней Jade в этот день была в 10 ч. 33 м. у., так что большие боевые суда, в первую очередь линейные крейсера, принимая во внимание отзывы лоцманов и произведенные с 8 ч. у. до 1 ч. дня измерения глубин, не могли пройти этот бар. Имея это в виду, линейные крейсера получили лишь в 9 ч. 20 м. приказ командующего разведочными судами разводить пары. Они находились, за исключением *Blücher*'а на рейде Вильгельмсхафена. *Moltke* и *Von der Tann* могли быть готовы к выходу к 12 ч., *Seydlitz* (флагманский корабль командующего разведочными судами) мог идти лишь под одной правой машиной, так как в главном холодильнике левой машины ставились новые трубки. *Blücher* до тех пор мог быть выведен из шлюзов внутренней гавани. На вопрос обращенный к командованию флотом, должны ли *Moltke* и *Von der Tann* выходить на поддержку немедленно по готовности, был получен положительный ответ с прибавлением: «если к тому времени неприятель еще будет».

В готовности линейных кораблей ничего не было изменено, так как на основании полученных до сих пор сведений командование флотом считало, что в данном случае дело идет об атаке большого числа истребителей и нескольких легких крейсеров. Донесение *G 194* о замеченном большом крейсере, без указания места и не подтвержденное ни с какой стороны, было с самого начала принято не серьезно. Такая оценка донесения была, конечно, правильна, ибо, действительно, миноносец видал лишь легкие крейсера, что явствует из его военного дневника, но это ложное чувство опасения могло бы иметь в данном случае хороший результат, если бы оно своевременно возбудило у командования флотом и у наших легких сил мысль о возможности присутствия также и больших судов. Тогда, может быть, были бы найдены другие пути

для деятельности легких крейсеров, а также для применения больших боевых судов.

Единственный линейный корабль, находившийся на передовой позиции, был *Helgoland*, который немедленно пошел с рейда Schillig на внешнюю Jade, но остался по внутреннюю сторону бара. Для его замены снялся с якоря с рейда Schillig в 9 ч. у. лин. кор. *Thüringen* и пошел вниз по Jade. Остальные два корабля класса *Ostfriesland*, вместе с четырьмя кораблями класса *Kaiser* находились на рейде Вильгельмсхафена, тогда как корабли класса *Posen* были в гавани. Там же находился в доке флагманский корабль флота *Friedrich der Grösse*. II эскадра находилась в Эльбе, суда класса *König* производили еще пробные испытания в Киле, где находились также IV, V и VI эскадры.

На тот случай, если бы лин. корабли должны были выходить, начальником II эскадры, вице-адм. Scheer, тотчас по получении известий о неприятеле, было приказано уменьшить срок готовности к выходу в море для судов этой эскадры до одного часа. Были ли приняты подобные меры самостоятельно и другими эскадрами—из военных дневников не усматривается, но от командования флотом такого распоряжения не исходило.

Начальник I флотилии подлодок находился на лег. кр. *Hamburg*, который был в доке не готов к выходу, так что распоряжаться подлодками выпало на долю начальника II флотилии подлодок, находившемуся с лег. кр. *Stettin* перед Гельголандом. Руководящие идеи для этого были зафиксированы в уже упомянутом приказе старшего из начальников флотилий, начальника I флотилии (приложение № 12). Соответственно этому, находившимся на Гельголанде подлодкам, в 8 ч. 23 м. был дан приказ занять предусмотренные планом позиции для атаки.

На Гельголанде находилось шесть подлодок, но не все из них были готовы к немедленному выходу, так как последние четыре дня производились учебные минные стрельбы и подлодки начали работы по переборке механизмов. Лишь две подлодки были готовы для плавания под электро-моторами.

Начальник полуфлотилии подлодок ст. лейт. Spindler в своем военном дневнике говорит следующее: «по этой причине и так как мне казалось необходимым действовать немедленно, ввиду доносившейся с запада оживленной артиллерийской стрельбы, я не стал ожидать готовности всех подлодок, а отдавал им, по мере их готовности к выходу, приказания отдельно. Подлодки выходили в следующее время:

9 ч. 09 м. у.—*U 16* с приказанием идти в квадрат 142ε и там, по собственному усмотрению, искать случаев атаки неприятельских судов всех родов; *U 25*, бывшая лишь под электро-мотором, а потому могущая быть использованной лишь вблизи, получила приказание занять позицию на северной оконечности II линии подлодок, проходившей примерно в направлении Гельголанд—плав. маяк Везер и предусмотренной начальником I флотилии подлодок на случай внезапных действий противника (см. приложение 13).

Между тем, в SW-ом направлени была слышна орудийная стрельба, из чего я заключил, что операция неприятельских сил направлена против устья Jade и по этому дал остальным подлодкам приказание занимать позиции в этом направлении. В 9 ч. у. вышла *U 5*, которая должна занять позицию перед устьем Jade. В 9 ч. 16 м. у. вышла *U 16* с приказанием идти на доносящийся в SW-ом направлении орудийный огонь и попытаться атаковать возможные неприятельские силы, действующие против устья Jade или возвращающиеся оттуда».

Таким же образом поступили и подлодки 4-й полуфлотилии *U 24* и *U 28*. Они около 8 ч. 20 м. у. вышли для пробной стрельбы и плавания под водой к банке Loreley и находились уже в этом районе, когда *S 101*, конвоир 4 полуфлотилии, подошел полным ходом и передал им приказание: *U 28* занять боевую позицию у плав. маяка Везер, *U 24*—боевую позицию в 6 милях к NW от того же маяка и действовать по собственному усмотрению. Переход туда подлодок прикрывал начальник полуфлотилии подлодок ст. лейт. Prause на конвоирующем миноносце; он намеревался затем произвести разведку из квадрата 158ε в западном направлении.

На о. Гельголанде, по получении первых радио-донесений о противнике и после того как в 8 ч. 20 м. у. был услышан орудийный огонь, была сначала пробита тревога на 21 см. батареях и батареях молов, но в 8 ч. 50 м. у. она распространилась на всю крепость. Вскоре после этого с острова были видны миноносцы, шедшие частью со стороны северной гавани и частью проходившие к западу от острова, причем, в виду пасмурной погоды, нельзя было разобрать, были ли они английские или германские.

На Wangeroog'е также, с 8 ч. 25 м. можно было расслышать орудийную стрельбу в северном направлении, приближавшуюся и быстро усиливавшуюся. В конце концов можно было насчитать до 17 залпов в одну минуту. Поэтому

на батареях все были на местах по боевому расписанию. Однако, после 9 ч. у., огонь начал слабеть и понемногу удалился в северо-западном направлении.

Между тем в море дело дошло уже до первых столкновений. *G 194*, после отражения атаки подлодки, находился в 7 ч. 57 м. утра на NW курсе в своем сторожевом районе, когда падающие снаряды показали близкое присутствие неприятельских сил; при малой дальности видимого горизонта, всего 2 мили, сначала нельзя было их разглядеть. Сделанный прожектором опознательный сигнал остался без ответа. Тогда командир (ст. лейт. Buss) повернул на SO и, дав полный ход, начал уходить от противника. Лишь четверть часа спустя можно было распознать, что противник состоял из девяти истребителей и двух легких крейсеров; на сильный огонь истребителей можно было теперь отвечать. Первые снаряды неприятеля дали перелет около 11 каб. (2000 м.), но затем, по мере сближения, огонь противника очень быстро накрыл миноносец. К сожалению, командиру не удалось до 8 ч. 25 м. у. донести по радио флагману миноносцев о происходящем, хотя флагманский корабль *Cöln* вызывался им безрезультатно с 8 ч. 05 м. утра.

Северный мателот *G 196*, головной миноносец 2-ой полуфлотилии миноносцев, благодаря плохой видимости и дистанции между миноносцами в передовой линии в 7,5 миль, не видел *G 194*. Он слышал в 8 ч. 5 м. стрельбу в западном направлении и направился полным ходом на нее и затем, заметив противника, пошел самым полным ходом к Гельголанду. В 8 ч. 15 м. было дано на *Cöln* радио: «*G 194* преследуется крейсерами в квадрате 142ε».

В 8 ч. 26 м. и *G 196* открыл огонь из кормового орудия с дистанции 38,5 каб. (70 hm.), но, сделав 14 выстрелов, прекратил огонь вследствие большого расстояния и плохого наблюдения. Этот миноносец видел лишь один крейсер и то только в начале, так как тот быстро отстал от истребителей, преследовавших германские миноносцы в сомкнутом строю тупого клина со скоростью не менее 28—29 узл.: однако, типа их при этом выяснить не удалось. Около *G 194* падали лишь отдельные снаряды; миноносец остался совершенно неповрежденным, так как огонь противника в это время отвлекла на себя подходившая V флотилия миноносцев, под начальством кап.-лейт. Knesebeck. (см. карту 19).

Эта флотилия получила в 7 ч. 25 м. у. приказание преследовать неприятельские подлодки в квадрате 142ε. Во ис-

полнение этого миноносцы вышли в 7 ч. 45 м. и находились на пути к середине указанного квадрата, идя по способности, не имея определенного строя и со скоростью 21 узл., когда в 8 ч. 25 м. в передовой миноносец *G 9* увидел несколько миноносцев и заметил вспышки выстрелов. Находясь в неизвестности—свои ли это миноносцы, командир ст. лейт. Anschütz продолжал идти прежним курсом до тех пор, пока не было несомненно установлено, что это четыре английских истребителя, которых можно было узнать по далеко выдвинутому вперед командному мостику и толстой средней дымовой трубе. Немедленно был открыт огонь и вскоре взят обратный курс, так что бой развился на полном ходу на отступлении с четырьмя истребителями, при дистанции от 38 до 43 каб. (70 до 80 hm.); на правом фланге истребителей был усмотрен кроме того один конвоирующий крейсер. Для остальных германских миноносцев, шедших за *G 9*, вследствие пасмурной погоды, появление противника также было неожиданностью. Когда *V 2* увидел падавшие вокруг *G 9* снаряды, то он сначала подумал, что последний увидел неприятельскую подлодку и открыл по ней огонь; в то же время *V 1*, увидев вблизи *G 9* небольшой столб воды, принял его за минный выстрел, сделанный по *G 9*, пока вскоре не вырисовались силуеты четырех истребителей. Но и эти последние, в особенности спереди, откуда не так ясно были заметны высокая труба и выдвинутая вперед фокмачта, так были похожи на наши миноносцы, что лишь огонь неприятеля рассеял последние сомнения об их флаге.

Столкновение с противником сложилось бы менее неожиданно, если бы первое радио—донесение с *G 194* быстрее дошло до миноносцев V флотилии. На передовом миноносце первое радио с *G 194* было расшифровано в 8 ч. 10 м. у. и лишь в 8 ч. 25 м. у. был обстрелян *G 9*. Казалось, поэтому было достаточно времени для миноносцев сомкнуть строй и продвигаться с осмотрительностью.

Впрочем, все миноносцы своевременно повернули обратно и ушли от преследования по направлению к Гельголанду, при чем попытка неприятеля оттеснить их к голландскому берегу не удалась. При этом очень скоро выяснилась меньшая скорость наших миноносцев по сравнению с истребителями, тем более, что первые имели лишь угольное отопление и не могли развить полного хода в столь короткое время по выходе из гавани. Дальнейшим следствием этого отопления был густой дым, мешавший стрельбе собственных орудий, хотя он же затруднял и стрельбу противника.

Перед поворотом начальник 9-ой полуфлотилии ст. лейт. Hoffert пытался на своем головном миноносце *V 6* сблизиться с противником на дистанцию благоприятную для дальности своей артиллерии, доведя ее до 26 каб. (48 hm.). Вследствие этого, до тех пор пока вся флотилия не подошла и не собралась, неприятельский огонь сосредоточился исключительно на его миноносце. Это вынудило его снова повернуть и с целью затруднить противнику стрельбу идти переменными курсами. Так как в это время стали появляться новые дымы, а увеличивающееся число падающих снарядов заставляло предполагать значительное превосходство сил неприятеля, с головного миноносца флотилии было дано приказание: «Идти на Гельголанд!». Миноносцы образовали строй неправильного фронта с расстоянием около $3^1/_4$ каб. (600 м.) друг от друга и взяли курс SOtO, отвечая из кормовых орудий на огонь противника; дистанция постепенно уменьшалась с 38 каб. (70 hm.) до 27 каб. (50 hm.). Наблюдение было невозможно; кроме того, часть миноносцев на полном ходу так садилась кормой, что прицельная линия при направлении прямо за корму и установке прицела на дистанции 38 каб. (70 hm.), не доходила до горизонта. Поэтому, временами визирование цели совершенно не могло производиться. Сделанные вначале при наибольшем угле возвышения выстрелы, вследствие недостаточности нашего калибра, дали недолеты, так что огонь по этой причине временами прекращался. Кроме того курсовой угол боя допускал стрельбу лишь из одного кормового орудия. Против более действительного огня крейсеров и истребителей наш огонь был почти не действителен, даже когда дистанция во время боя уменьшилась у некоторых миноносцев до 30 каб. (55 hm.), а у *V 1* даже до 19 каб. (35 hm.). Поэтому, число выпущенных снарядов во время боя, продолжавшагося почти три четверти часа, оказалось сравнительно небольшим. Оно составляло для отдельных миноносцев от 15 до 16, на других—от 20 до 30 и только *S 13* и *V 1*, отстававшие из за меньшей скорости и потому бывшие дольше в бою, выпустили 40 и 50 снарядов. Наблюдение летательного аппарата № 21, появившегося во время боя, также подтвердило, что снаряды наших миноносцев большей частью давали недолеты.

С другой стороны и огонь противника, несмотря на его превосходство в калибре и в силе и несмотря на хорошее разделение огня, оказался сравнительно мало действительным. Так, например, в начале боя, снаряды неприятеля давали в среднем недолеты около 4 каб. (800 м.), но и позд-

нее стрельба истребителей преимущественно давала недолеты. Большой выгодой для наших миноносцев было то, что большая часть выпущенных истребителями снарядов не разрывалась. Шести дюймовые (15 ст.) снаряды крейсеров ясно отличались от снарядов истребителей сильными желтого цвета разрывами.

Между тем, на правом фланге неприятеля был опознан легкий крейсер, видимо, *Fearless*, в то время как число истребителей, бывшее сначала около десяти, затем увеличилось до 18—20 класса L (три трубы). По радио было дано в 8 ч. 28 м. у. знать о начале боя на *Cöln*, а затем ему же позднее донесено приблизительное число неприятельских сил: один крейсер и 20 истребителей, место—квадрат 142e (8 ч. 38 м.).

Несмотря на более действительный огонь противника и его превосходство в скорости, положение флотилии сделалось критическим лишь тогда, когда два миноносца *S 13* и *V 1* не могли больше поддерживать большой скорости. Вследствие падения огня в топках скорость *S 13* упала до 20 узл. и он отстал настолько, что дистанция до противника уменьшилась до 30 каб. (55 hm.), а для *V 1*—даже до 19 каб. (35 hm.), что заставило начальника флотилии в 8 ч. 45 м. просить по радио о поддержке крейсерами. В то время, как *S 13* и в этом положении оставался неповрежденным. *V 1*, находившийся на левом фланге строя фронта, был вскоре накрыт неприятельскими залпами.

В 8 ч. 50 м. первый снаряд, видимо, 10,2 см. калибра, пробил верхнюю палубу в средней части миноносца и проник в заднюю кочегарку, где один человек оказался убитым и двое ранены. Это кочегарное отделение пришлось покинуть и, вследствие выключения котла, скорость до упала 20 уз., так что истребители начали быстро приближаться. Судя по количеству падающих снарядов, они сосредоточили огонь на поврежденном миноносце, командир которого ст. лейт. Siess мог уменьшить попадание противника лишь идя зигзагообразными курсами, вводя, при этом временами в действие и свое носовое орудие. Несмотря на это, миноносец получил очень скоро второе попадание, образовавшее большую пробоину в наружной обшивке правого борта; к счастью, защитой там послужил уголь. Однако, рулевой привод был поврежден и вентилятор передней турбины снесен осколками. Одновременно с этим были замечены следы нескольких мин прошедших параллельно миноносцу. Командир, имевший намерение также выпустить

мины, оставил его, считая, что они будут нужны в качестве верного оружия для последнего сопротивления.

В этот критический момент на месте боя появился легк. кр. *Stettin*. Он направился полным ходом на истребителей, открыв огонь, так что они должны были оставить в покое миноносец и сосредоточить огонь на новом противнике, поворачивая вместе с ним к SW-ту.

Когда в 8 ч. 32 м. было получено первое донесение о неприятеле, *Stettin* стоял на якоре на мелководии к востоку от Гельголандской дюны, прикрывая гавань и имея пары в восьми котлах; по получении донесения он немедленно уведомил об нем по радио командующего разведочными судами и одновременно вышел по направлению к указанному квадрату. Видимость была плохая и колебалась от 27 каб. (50 hm.) до 49 каб. (90 hm.); при этом она была лучше ближе к воде, чем на высоте наблюдательного поста на середине мачты. По этой причине и Гельголанд не мог принять участия в бое, хотя он и происходил в районе обстрела островных батарей, почему начальник V флотилии миноносцев, еще до появления *Stettin*'а, требовал открытия огня батареями. *Stettin* также мог открыть противника лишь тогда, когда собственные миноносцы показались совсем близко от него, преследуемые на SO-ом курсе несколькими группами неприятельских истребителей. О дальнейших обстоятельствах встречи, командир *Stettin*'а кап.-лейт. Nerger (впоследствие сделавшийся известным как командир вспомогательного крейсера *Wolf*), доносит так:

Stettin в 8 ч. 58 м. у. открыл огонь на дистанции 46,5 каб. (85 hm.) по одной из средних групп противника, которая казалась ближе других и одновременно донес командующему разведочными судами: «нахожусь в бою с истребителями». Вскоре с *Stettin*'а было усмотрено несколько хорошо легших залпов. В это время с сигнального поста было донесено, что обстреливаемая группа принадлежит к собственным миноносцам. Огонь на короткое время был приостановлен, но донесение оказалось ошибочным. Группы, находившиеся западнее, в это время повернули на SW-ой курс и начали уходить большим ходом в строю острого клина.

Вскоре после этого повернули также на W-ый курс и восточные группы. Они были тотчас обстреляны, как ближайшие.

У противника к этому времени было насчитано около 20 истребителей с 10,2 см. орудиями и потому донесено командующему разведочными судами: «настоятельно требуется поддержка, нахожусь квадрате 142 ε».

Около 9 ч. 5 м. за неприятельскими отрядами на короткое время был усмотрен четырехтрубный крейсер, об чем донесено командующему разведочными судами: «при неприятельской флотилии находится крейсер». Принимал ли он участие в бою с точностью не установлено. Падения неприятельских снарядов в непосредственной близости судна были так многочисленны, что наблюдение было затруднено. По сообщениям командиров миноносцев V-ой флотилии, падавшие снаряды производили такое впечатление, как будто *Stettin* находился в кипящей воде».

Таково донесение командира. В то время, как *Stettin* атаковал противника, *V 1* открыл по отходившему противнику беглый огонь и, видимо, достиг двух попаданий, заметных по огненному столбу у средней трубы и густому дыму в корме одного из истребителей. Помощь крейсера была для этого миноносца, теснимого неприятелем, как раз своевременна, так как без энергичной поддержки *Stettin*'а *V 1* несомненно погиб бы. Между тем V-ая флотилия миноносцев продолжала свой отход к Гельголанду, так как начальник флотилии не ожидал большого результата от дальнейшего артиллерийского боя с истребителями, ввиду незначительности собственного калибра; что же касается минных атак, то они не могли быть применены после поворота истребителей на SW. При значительном превосходстве противника в скорости необходимая для этих атак позиция впереди неприятельских сил и в особенности сопровождавших их крейсеров не могла быть занята миноносцами.

Это решение V-ой флотилии было подтверждено полученным в 9 ч. 10 м. приказанием первого флагмана миноносцев: «I и V флотилиям миноносцев идти в район Гельголанда». Полное использование миноносцев пока несомненно было бы не целесообразным, так как до сих не было замечено подходящих объектов для их атак. Поэтому миноносцы направились к южному входу Гельголандской гавани.

Между тем *Stettin* в дальнейшем бою, несмотря на оживленный огонь многочисленного противника, получил лишь одно попадение в 4-ое орудие правого борта; снаряд попал под орудийный щит, убил одного человека, тяжело ранил одного и легко—четырех. Странно, что истребители не перешли на минную атаку и вместо того, чтобы произвести ее решительно, ограничились мало действительным артиллерийским боем. Но и действительность собственного огня следует признать незначительной. Правда, дистанция, бывшая в начале 43,5 каб. (80 hm.) уменьшилась до 25 каб. (46 hm.),

но артиллерийский офицер, пристрелявшись после третьего залпа, должен был несколько раз менять цель из за частых перемен в строе противника и большого преимущества его в скорости, а также вследствие многократно менявшагося из за навигационных условий собственного курса и переменчивых условий видимости. Из за всего этого наблюдалось лишь несколько отдельных залпов, накрывавших разные цели. При таких условиях настоящий действительный огонь не мог поддерживаться успешно.

Так как дистанция при малой скорости судна быстро увеличивалась (давление пара временами так падало, что оно могло идти всего 15 узл.), то огонь был прекращен в 9 ч. 10 м. у. на дистанции 49 каб. (90 hm.), так как задача—прикрыть и принять отступавшую V-ую флотилию — была успешно выполнена. Командир сначала решил вернуться к бакану Sellebrunnen, чтобы ввести сперва в действие все котлы, раньше чем подвергать судно дальнейшим боям. Во время боя некоторые из команды *Stettin*'а видели за неприятельской линией большой коммерческий пароход. Это побудило командира донести об этом районе, а именно квадратах 154 и 155 ε, как о подозрительных в смысле заминирования. Как выяснилось позднее, действительно, в это время вблизи сражавшихся судов находился коммерческий пароход. Это был норвежский пароход *Kong Guttorm*, который в эти дни возобновил свои периодические рейсы между Христианией и Бременом; он как раз собирался принять германского лоцмана к северу от Гельголанда, когда вдруг оказался в центре артиллерийского огня. В него попало несколько снарядов и, к сожалению, ранило осколками трех человек его команды. По донесению его командира один из английских истребителей пошел на него полным ходом, открыв сильный огонь, раньше чем пароход успел доказать свою нейтральность поднятием норвежского флага. Один из снарядов был затем найден на пароходе неразорвавшимся и признан английским [1]). Таким образом, донесение о заминировании вышеназванного района основывалось на объяснимой ошибке.

Между тем преждевременный уход *Stettin*'а к Sellebrunnen, вызванный падением давления пара и предположением об отходе противника, следует признать, к сожалению, ошибочным так как неприятель между тем продвинулся к средней сторожевой линии и начал теснить занимавшие ее суда III-го

[1]) См. Norges Handels und Sjöfaerts Tidende от 22 сентября 1914.
Примечание оригинала.

дивизиона траления. По наблюдениям *S 13*, одного из последних возвращавшихся миноносцев V-ой флотилии, сделанным у буя Nathurn, начиная с 8 ч. 40 м.. головной миноносец *D 8* с несколькими другими из дивизиона траления, находились под сильным обстрелом одного английского крейсера.

На *D 8* около 8 ч. 15 м. был услышан орудийный огонь в северном направлении, который сначала был принят за учебную стрельбу. После этого было принято неясное радио о том, что с подлодки были выпущены мины и что замеченные неприятельские силы идут на NW. Это известие утвердило начальника дивизиона ст. лейт. Wolfram в намерении оставаться на своей позиции, чтобы воспрепятствовать прорыву неприятельских подлодок, что соответствовало целям сторожевой службы. К сожалению, как уже было сказано, передача радио с *G 194* о появлении надводных сил задержалось на 20 минут, а потому дальнейшие события произошли для начальника дивизиона и его судов совершенно неожиданно. Он доносит об этом следующее:

«В 8 ч. 30 м., из мглы, с севера неожиданно появилась германская флотилия, шедшая самым полным ходом к Гельголанду. Вскоре после этого были замечены и преследовавшие ее английские силы; тотчас дали полный ход и пошли к Гельголанду. В 8 ч. 40 м. англичане открыли огонь по *D 8*. Как только удалось лучше разглядеть неприятельские суда— были насчитаны один крейсер и от 10 до 14 истребителей— я приказал открыть огонь из левого орудия на мостике и кормового. Так как дистанция уменьшалась я стал сворачивать вправо, чтобы подставить противнику корму, однако, не мог долго держаться на этом курсе, так как не имел уверенности в своевременной поддержке с юга тем более, что крейсер угрожал отрезать мне путь к Гельголанду. Поэтому я снова взял курс на Гельголанд, но при этом должен был считаться с тем, что *D 8* представлял из себя теперь лучшую цель».

Поэтому, миноносец до 9 ч. 30 м. подвергся граду снарядов на близкой дистанции от 22 каб. (40 hm.) до 5,4 каб. (10 hm.), число которых начальник дивизиона определил до 600, в то время как с Гельголанда, с которого можно было наблюдать лишь последнюю фазу боя, насчитали еще 200. Несмотря на это, неприятель достиг всего пяти попаданий, ибо очень часто снаряды давали большие перелеты и те, которые ударялись об воду, не разрывались, а рикошетировали и летели вверх, перекувыркиваясь, на высоту до 65 ф. (20 м.), не причиняя вреда. Результат попадания первого 15 см. снаряда был также ничтожен, так как он, попав

под WL, вошел в наполненную углем угольную яму и не пробил переборки отделявшей ее от машины, а лишь вогнул ее внутрь. Также незначительно было следующее попадение в корму, тогда как третье, 15 см. шрапнель, пробила во многих местах наружную обшивку носового междупалубного пространства под и над водой. Особенно неприятный результат имел 15 см. фугасный снаряд, попавший в заднюю кромку командного мостика. Он убил командира лейт. Weiffenbach, тяжело ранил врача д-ра Seyberlich и вывел из строя 15—20 человек. В то же время был пробит паропровод к вспомогательным механизмам под полубаком и в кочегарке, так что миноносец совершенно наполнился паром; однако, машина продолжала работать, правда, все медленнее и медленнее, до самого выхода миноносца из боя когда он и был взят на буксир. Лишь когда ясно открылся из мглы Гельголанд и на юге был замечен легк. кр. *Frauenlob*, преследовавшие оставили его в покое, потерявши надежду, после того как V-ой флотилии удалось уйти, уничтожить хотя этот отдельно находившийся миноносец. Противник несомненно считал его миноносцем Открытого моря, так как и *D 8*, несмотря на близкую дистанцию, мог рассмотреть во мгле лишь смутные силуеты неприятеля.

Старый 25-летний миноносец с устаревшим вооружением из трех 5 см. скорострельных пушек в 40 калиб. держался храбро. Им было выпущено по неприятелю 85 снарядов и замечено несколько попаданий, результат которых, конечно, естественно должен был быть невелик. До минного выстрела дело не дошло, так как дистанция и до конца боя оставалась слишком большой для старых мин. В течении 40 минут экипаж миноносца держался под сильным градом снарядов и сделал все, что мог, чтобы нанести противнику вред и вывести миноносец из под обстрела. Начальник дивизиона говорит об этом так:

«Поведение личного состава было безупречное, общее настроение наилучшее, большей частью с юмором, хотя никто не мог расчитывать спастись».

Кроме командира и судового врача было убито 11 человек, тяжело ранены один офицер и 12 матрос и 7 человек—легко, между ними вахтенный начальник мичман Roismann, а также люди стоявшие на руле и машинном телеграфе

Этим боем началась история славных деяний III-го дивизиона тральщиков и вместе с тем и первый ряд его жертв. Почти одновременно вместе с головным миноносцем попали под обстрел неприятельских крейсеров: находившийся к се-

веру от *D 8* — *T 34*, и три находившихся к югу — *S 38*, *T 37* и *T 35*, а также возвращавшийся с депешами с Гельголанда *S 73*. Все они сочли в начале слышанную ими стрельбу за учебную и не приняли никаких радио, могущих их предупредить об опасности [1]). Поэтому, оказавшись вдруг лицом к лицу с противником, который погнался за ними в составе одного крейсера и от 10 до 20 истребителей, они, при их малой скорости, около 15 узл., почти не имели возможности уйти и не могли надеяться нанести какой-либо чувствительный вред противнику своими единственными 5 см. пушками. Но так же как это сделал *Stettin* по отношению к V-ой флотилии, так и тут, *Frauenlob* выручил эти миноносцы из их опасного положения. Кроме *D 8* был сильно поврежден и *T 34*; его также пришлось буксировать к Гельголанду.

Отдельные бои происходили следующим образом: *S 73* командир минный кондуктор Staden, предупрежденный падением снарядов вблизи головного миноносца, мог своевременно повернуть, но был тем не менее в течении 7 минут под обстрелом неприятеля. *T 33* также скоро попал под сильный обстрел. С этого миноносца, около 8 ч. 10 м. были наблюдаемы на NNO головной миноносец и *T 34*, преследуемые многочисленным противником и уходившие полным ходом, сильно отстреливаясь, к Гельголанду. Однако, в 8 ч. 10 м. неприятель повернул на четверть румба вправо и открыл одновременно огонь из носовых орудий по *T 33*. О дальнейшем течении боя командир, мичман запаса Kaehlert говорит следующее: «Так как я увидел, что не могу достичь Гельголанда, то начал уходить от противника, взяв курс на устье Везера, чтобы этим подставить ему возможно меньшую цель. Вместе с тем я пытался затруднить противнику пристрелку зигзагообразными курсами, что, по моему мнению, хорошо удалось, так как все снаряды падали далеко вправо и влево от меня. Противник приближался большим ходом и осыпал меня градом снарядов. Когда он в 8 ч. 45 ут., подошел на дистанцию около 11 каб. (20 hm.) я открыл огонь приказав целить в мостик крейсера. Наблюдать за падением снарядов было очень трудно. Прислуга орудия работала очень спокойно и уверенно. Неприятель быстро приближался и сильно обстреливал меня огнем со всех истребителей. С моего миноносца отвечали хорошо и быстро, насколько это позволяла стрельба из одной 5 см. пушки.

---

[1]) Самые старые малые миноносцы не имели радио-телеграфа.

В 9 ч. попал первый снаряд, убил одного человека и тяжело ранил старшего машиниста.

В это время появился на востоке крейсер *Frauenlob*, шедший на N, который вступил в бой и открыл оживленный огонь по противнику. Донесение *T 33* говорит далее следующее: «В 9 ч. 12 м. я увидел как два наших снаряда, один за другим попали в неприятельский крейсер, один в переднюю трубу и другой под мостик. Нельзя было установить причинили ли они сильные повреждения. В 9 ч. 15 м. я получил быстро, один за другим, два снаряда. Один попал в верхушку кочегарного вентилятора, а другой—в машинное отделение; оба разорвались, при чем было тяжело ранено два человека и легко—три. Машина остановилась и вода начала быстро заполнять машинное отделение. Меня теперь несло в беспомощном положении и неприятель быстро приближался. В течении этого времени противник обстреливался нами насколько было возможно сильно. *Frauenlob* также держал сильный огонь по неприятелю. Я заметил, что два снаряда с *Frauenlob* попали в крейсер: один позади четвертой трубы, где вскоре затем показался желто-красный огонь, потухший через несколько минут, другой—в корму над ватерлинией. Противник подошел в это время к нам на дистанцию около 3,2 каб. (800 м.), так что получилось впечатление, что крейсер хочет нас таранить. Вдруг, в 9 ч. 20 м. по сигналу паровым свистком с крейсера (два длинных звука), истребители повернули на восемь румбов к SW и начали уходить полным ходом, постепенно прекращая огонь. Я послал им вдогонку несколько снарядов и потом также прекратил огонь. Нами было выпущено в течении 35 мин. 60 снарядов. Неприятель исчез на SW, откуда позднее вновь послышался звук орудийной стрельбы».

Миноносец был сначала взят на буксир миноносцем *T 34*, а затем *V 3* и *Frauenlob* и отведен на Гельголанд. И на этом миноносце команда ни на один момент не теряла спокойствия, хотя могла защищаться лишь одной 5 см. пушкой, и исполняла все приказания с уверенностью и скоро. Будучи беззащитными и находясь под огнем неприятеля, вся команда напрягла все усилия к сохранению боеспособности миноносца.

Вслед за *T 33* попал внезапно около 9 ч. 20 м., под обстрел из мглы и *T 37*, находившийся к югу от него, при чем сначала о неприятеле можно было судить лишь по вспышкам выстрелов; разглядеть его удалось только когда он подошел к миноносцу на дистанцию 13 каб. (25 hm).

Командир минный кондуктор Schweitzer тотчас приказал отвечать на огонь, главным образом, против второго из четверых преследовавших судов. После того как по нему было выпущено около 20 снарядов, на нем поднялся густой столб пара и, после нескольких последующих снарядов, преследование прекратилось. Бой продолжался с 9ч. 20м. до 9ч.45м. при чем по миноносцу было выпущено около 40 снарядов, из которых ни один не попал. Одна мина, выпущенная по *T 37*, прошла близко за кормой.

Между тем неприятель, продолжая идти далее на SSW, наткнулся на следующий миноносец *T 35* и открыл по нему огонь с дистанции 27 каб. (5000 м.). Вскоре залп за залпом начали ложиться очень близко от миноносца, командир которого лейт. запаса Enderlein, лишь тогда понял, что, в противоположность его первому предположению, он имеет дело не с германскими, а с английскими миноносцами. Тотчас вслед за этим были опознаны появившиеся из тумана 7—9 истребителей, которые преследовали миноносец около 10 минут, продолжая обстреливать его сильным огнем. От 60 до 80 снарядов упало так близко от миноносца, что брызги от их разрывов попадали на палубу, но попадание было лишь одно, разбившее приборы ночной сигнализации. К сожалению, дистанция продолжала оставаться слишком большой, чтобы можно было достать до противника 5 см. пушкой. Несмотря на неожиданное столкновение с неприятелем, экипаж миноносца, не имея возможности защищаться, исполнял свой долг отлично. На обратном пути командир миноносца сообщал различным своим крейсерам, проходившим мимо, что неприятельские миноносцы прорвались и в 11 ч. 50 мин. прибыл вместе с *T 37* в устье Jade, откуда они позже вернулись на Гельголанд.

Неприятель, видимо, повернул на W от позиции *T 35*, так как оба миноносца, находившихся еще южнее—*T 25* и *T 71*, хотя и слышали орудийный огонь, но не видели противника и, не получая радиотелеграфных известий, оставались на своих передовых позициях до 8 ч. вечера.

На восточном фланге передовой линии дивизиона траления, *T 31*, командир ст. минный кондуктор Маннек, находясь в двух милях на NNW от Sellebrunnen, наблюдал бой V-ой флотилии и, после того как вблизи него упало несколько снарядов, укрылся в Северной гавани. Его правый сосед *T 40*, командир ст. лейт. запаса Mossner, был своевременно предупрежден *G 193* и укрылся на Гельголанде, тогда как находившиеся на восточном фланге миноносцы

T 29 и *T 36* покинули свои позиции по особому приказанию лишь в 3ч. 30м. дня и вернулись на Гельголанд.

Вернемся, однако, обратно, к действиям легк. кр. *Frauenlob*. Командир этого крейсера, находившегося утром на предусмотренной планом сторожевой позиции к северу от Jade, кап. 2 р. Mommsen, в начале боя скоро распознал по быстрым и многочисленным залпам, что эта орудийная стрельба не может быть учебной. В 8 ч. 58 м. у. он приказал идти самым полным ходом на звук орудийных выстрелов и пробить боевую тревогу. О дальнейшем течении боя он доносит следующим образом:

«Через несколько минут были замечены миноносцы и тральщики, а также рыболовные пароходы передовой сторожевой линии, шедшие полным ходом, преимущественно по направлению к Гельголанду. Вскоре после этого были видны сначала отдельные, а потом и массовые падения снарядов вблизи этих судов, но неприятеля еще нельзя было разглядеть. Наконец, показался ярко освещенный корпус судна с одной мачтой и тремя трубами, шедший курсом WtN, с которого поддерживался сильный огонь; впереди этого судна шло около шести истребителей, за ним в кильватере и в некотором расстоянии, примерно, то же число. Истребители очень походили на наши миноносцы, так что существовало сомнение в их национальности. Видимо, и *Frauenlob* был замечен противником, огонь которого тотчас был перенесен на нас. Падение снарядов, довольно близкое от судна, заставило перенести управление им в центральный пост».

В то время, как тральщики, освобожденные таким образом от своих преследователей, уходили из опасной зоны, *Frauenlob* в 9 ч. 8 м. открыл огонь по неприятельскому крейсеру на дистанции около 33 каб. (60 hm.), не обращая внимания на истребителей и оставаясь на прежнем курсе, ведшем к быстрому сближению с противником. Лишь после того, как было опознано намерение неприятельских истребителей окружить крейсер и некоторые на них были обнаружены с левой стороны *Frauenlob*'а, командир повернул на курс WSW. Противник немедленно последовал этому примеру, продолжая поддерживать беглый огонь, однако, к удивлению, истребители не использовали своего выгодного переднего положения для минной атаки; во всяком случае наблюдалось не больше одного следа выпущенной мины.

Несмотря на чрезвычайно быстрое сближение дистанции ближнего боя и на изменение курса, артиллерийским офицером крейсера лейт. Müller, в 9 ч. 15 м., при

дистанция 24,5 каб. (45 hm.), было достигнуто четвертым залпом первое попадание в неприятельский крейсер, около третьей трубы; за этим попаданием последовала яркая вспышка огня. Неприятельский крейсер повернул на NW, *Frauenlob* последовал за ним на том же курсе до дистанции 17,5 каб. (32 hm.) продолжая поддерживать беглый огонь. Хотя управление огнем очень затруднялось невозможностью наблюдения за падением снарядов и переменами курса, но можно было судить о дальнейших попаданиях по появившемуся у неприятеля густому черному дыму. Затем неприятельскому крейсеру удалось, благодаря значительному превосходству в скорости, сказавшейся теперь в полной степени, уйти от упорного преследования и вместе с истребителями скрыться во мгле. При малой дальности собственных мин (12 каб.=23 hm.) и при положении *Frauenlob*'а позади неприятеля, их нельзя было использовать.

В этом получасовом, но ожесточенном бою на ближней дистанции пострадал также и *Frauenlob*. Потери личного состава составляли 5 убитых, 13 тяжело и 19 легко раненых, не считая многих получивших поверхностные поранения; потери относились преимущественно к прислуге орудий, передатчикам приказаний, дальномерщикам, прислуге подачи, а также наблюдателям поста на мачте; машинная команда, под броневой палубой, не имела никаких потерь,

Противник стрелял очень быстро, но давал преимущественно недолеты, так что часто рикошеты перелетали через крейсер, не причиняя повреждений. Зеленовато-черный и временами желтый дым указывал на разрывы снарядов, но и здесь снова было замечено, что значительная часть неприятельских снарядов не разрывалась [1]). Можно было насчитать около десяти попаданий, причинивших значительные, но не важные для боеспособности судна, повреждения материальной части. Попадание было и в левую переднюю кромку боевой рубки и в кормовой пост управления огнем. Другой снаряд разорвался в наблюдадательном посту на мачте и снес радиотелеграфную стеньгу и проводку, так что она упала и радио-телеграф оказался выведенным из строя через $1^1/_2$ минуты после начала боя.

Лишь после его окончания, удалось снова наладить радиотелеграфную сеть и донести по радио командованию о происшедшем. Далее, один 15 см. снаряд произвел большую про-

---

[1]) Например, один 10,2 см. снаряд по пробитии вентилярной шахты довольно безобидно упал в бортовое минное отделение, не разорвавшись.

боину в палубе, прикрывающей минное отделение, и несколько снарядов пробили наружный борт, при чем один из них как раз над ватерлинией. Однако, кроме радио-телеграфной сети, не было уничтожено ничего ценного для боя и главное—все орудия оставались в целости и исправности.

Поведение личного состава, по мнению командира, было превосходно. Он доносил о нем следующим образом: «в особенности следует воздать ту же похвалу резервистам. Особенно заслуживает быть отмеченным необычайное спокойствие на палубе и в переполненном центральном посту; оно было гораздо больше чем достигнутое в течение короткого периода обучения во время боевых тревог. Перенос раненых и убитых во время коротких передышек боя производился точно согласно выработанному расписанию. Нигде не было слышно криков или стонов».

После боя в том направлении, по которому скрылся из виду неприятель, был замечен видимо поврежденный тральщик державший сигнал: «имею срочную надобность в помощи». Это оказался расстрелянный *T 33*. Чтобы не дать ему затонуть, пришлось немедленно его взять к борту *Frauenlob*'а и приспособить его между этим крейсером и подошедшим в то время *V 3*. После того, как он таким способом был прибуксирован к Гельголанду, *Frauenlob* в 11 ч. 30 м., имея на борту убитых и раненых, пошел в Вильгельмсхафен.

В то время как происходили бои *Stettin*'а, *Frauenlob*'а и V-ой флотилии миноносцев, миноносцы передовой сторожевой линии, за исключением уже упоминавшихся *G 196* и *G 194*, оказались предоставленными самим себе. Старший миноносец 1-ой флотилии *V 187*, не видя своего правого соседа *G 194*, также принял в 8 ч. 5 м. его радио «меня преследуют большие неприятельские крейсера» и поэтому в течении короткого времени шел на север, чтобы восстановить связь с правым соседом. Однако, вместо ожидавшегося собственного миноносца, через четверть часа были замечены в направлении около 4 румбов по левому борту два неприятельских судна, шедших большим ходом курсом S0; они были сначала приняты за истребителей. По этому было донесено первому флагману миноносцев на *Cöln* по радио: «два истребителя в виду 116β». Однако, указание места не могло быть точным, так как миноносец провел всю предыдущую ночь в передовой линии и со времени своего прихода туда не имел случая определиться по пеленгам. Лишь позднее замеченные суда были опознаны, как крейсера, соответственно с чем донесение было дополнено. Одновременно, *V 187* повернул и

начал уходить от замеченных судов со скоростью 24 узл., стараясь держаться так, чтобы не терять их совсем из виду. Он держал с ними соприкосновение, идя курсом OSO до 8 ч. 35 м., когда они снова исчезли.

Но уже около 9 ч. с севера показались два другие судна, примерно на пересечку курса *V 187*, шедшие курсом S, полным ходом, расстояние до которых было около 50 каб. (90—100 hm.); их сочли за броненосные крейсера. Развив самый полный ход и изменив курс на два румба вправо, удалось избежать и этих сил, донеся о них по радио. Однако это последнее не было принято командованием, так как противник сильно мешал радиотелеграфной передаче и кроме того она была затруднена производившимися в то же время переговорами между *Cöln* и *Seydlitz*. Все сигналы принимались поэтому с значительным запозданием. Этому обстоятельству следует приписать и то, что начальник флотилии кап.-лейт. Wallis и командир *V 187* ст. лейтенант Lechler не получили до этого времени никаких донесений о замеченных миноносцами далее к востоку силах неприятеля. По этому оба эти офицера и теперь не расчитывали встретить превосходящих их в скорости истребителей, а лишь неприятельские крейсера, с которыми им естественно надлежало поддерживать соприкосновение. Если же им было бы известно донесение о появлении в массе неприятельских истребителей, то, как ясно указывает донесение о бое, они, вероятно отказались бы от дальнейшего поддержания соприкосновения и повернули на Гельголанд. Но при том, как сложилась обстановка, курс туда был взят лишь по получении категорического и уже упомянутого радио-приказания первого флагмана миноносцев. Однако, тогда было уже поздно, ибо вскоре после того, как в 9 ч. 25 м. был услышан на ONO орудийный огонь, были замечены по направлению от одного до двух румбов по левому борту четыре английских истребителя, видимо имевших намерение отрезать миноносец. Ст. лейт. Lechler тотчас повернул на S, с целью по возможности добраться до Jade, в машины было передано приказание развить наибольшую скорость, на которую они способны. Несмотря на это, английские истребители, хотя медленно, но приближались, так что постепенно пришлось дойти до курса SW. Внезапное появление неприятельских истребителей так далеко к востоку от нашей передовой сторожевой линии, казалось, означало, что они уже прошли Германскую бухту с севера на юг и теперь находятся на обратном пути к западу. Между тем эти истребители, находясь на левом

траверзе *V 187*, в расстоянии около 33 каб. (60 hm.), открыли беспорядочный огонь. Боковое отклонение снарядов, большей частью, было очень велико и лишь одно орудие давало равномерно уменьшающиеся перелеты, дошедшие очень близко к мостику миноносца. *V 187* мог отвечать на огонь противника лишь на дистанции 26 каб. (48 hm.), так как за это время, благодаря повороту миноносца, противник находился на 4 румба позади его траверза и носовое орудие не могло по нему стрелять. Несмотря на это положение миноносца в это время не считалось командиром неблагоприятным, тем более, что впечатление было таково, что погода станет пасмурной и позволит ему все же достичь Jade или Эмса. Идя 28—29 узл., миноносец давал сильный дым, который тянувшись назад закрывал его, так что было возможно, что он при таких обстоятельствах, еще долгое время сможет держаться против противника.

Вдруг, в 9 ч. 45 м. показались с правой стороны, на NW, шедшие большим ходом два легких четырехтрубных крейсера, видимо сопровождаемые миноносцами. *V 187* принял их сначала за свои, тем более, что один из них давал сигнал прожектором, который был разобран сигнальщиками миноносца, как германский опознательный, но, вероятно, был опознательный для своих истребителей. Вскоре после этого оживленный залповый огонь, открытый на дистанции 19—22 каб. (35—40 hm.), не оставил никаких сомнений в том, что имели дело с новым противником. Поэтому на огонь было тотчас отвечено из носового орудия и, видимо, с успехом, но и *V 187* получил теперь первые попадания. Лишь самые решительные действия могли теперь спасти миноносец. Весь личный состав, кроме вахтенных кочегаров одел спасательные жилеты и вооружился ручным оружием. О дальнейшем течении боя, начальник флотилии, кап.-лейт Wallis доносит следующим образом:

«Теперь было окончательно выяснено, что *V 187* был отрезан от собственной базы. Я решил атакой на идущие севернее английские истребители попытаться прорваться к Гельголанду. И дал командиру приказание: «идти на прорыв с боем». Средний минный аппарат был повернут по траверзу на правый борт (мина была установлена на глубину 3,2 ф.) и затем миноносец повернул влево, чтобы прорываться правым бортом к неприятелю. Одновременно с этим все орудия поддерживали частый огонь. Мина из среднего аппарата была выпущена по второму истребителю, но прошла мимо».

Сначала истребители, видимо застигнутые врасплох ловким маневром, приостановили огонь, затем их огонь хотя и возобновился, но несмотря на то, что дистанция при этом была лишь 11 каб. (20 hm.) причинял настолько малые повреждения, что начальник флотилии и командир, получили впечатление, что прорыв на Ost действительно сможет удасться. Однако, в то время когда миноносец находился на траверзе последнего истребителя и хотел уже поворачивать на Ost, на левом крамболе появился новый дивизион истребителей, шедших большим ходом на *V 187*, в то время как истребители, мимо которых он только что прошел, повернули все вдруг на него и открыли со всех сторон очень действительный беглый огонь. Один снаряд попал под носовое 8,8 см. орудие и вывел всю прислугу. Другой снаряд попал в четвертую кочегарку, еще один и осколки его—в командный мостик; после этого попадания следовали быстро одно за другим, так что весь миноносец был окутан дымом и паром. Попадания были во все котлы, наконец передняя турбина получила два попадания; пар и черный дым шли из всех входных и световых люков, чем значительно затруднялась стрельба кормового орудия. Донесение говорит далее: «Командир, ст. лейт. Lechler был тяжело ранен рядом со мной, а рулевой убит. Лейтенант Jasper вступил в командование. Я приказал ему держать на готове подрывные патроны, а сам пошел к штурвалу, у которого никого не было, так как передача приказаний была очень трудна, а я намеревался таранить последний истребитель неприятельской линии. Руль не клался больше на борт и миноносец имел слишком малый ход. На корме был пожар. Мне было донесено, что боевой запас расстрелян и потому я дал приказ заложить подрывные патроны в предусмотренные боевым расписанием места. Мне было доложено, что патроны заложены. Лейтенант Jasper приказал осмотреть все ли вышли из помещений. Я бросил секретные книги с мостика за борт и приказал покинуть миноносец».

В то время, пока это происходило, кормовое орудие, под управлением лейтенанта Braune, находившегося там по боевому расписанию, продолжало медленно стрелять по истребителям. Последние поддерживали теперь лишь редкий огонь и вскоре вывели из строя и кормовое орудие; только тогда остатки орудийной прислуги бросились в воду и истребители прекратили огонь. Вскоре после этого были взорваны заложенные патроны и *V 187* затонул с развевающимся флагом и брейд-вымпелом флотилии. Истребители, и в их

числе *Defender* спустили шлюпки для спасания оставшихся. При этом попали в плен тяжело раненый командир ст. лейтенант Lechler и тоже раненый начальник флотилии кап. лейт. Wallis.

Будучи обстрелян по меньшей мере одним крейсером и восемью истребителями, миноносец затонул лишь после взрывов собственных подрывных патронов, хотя он перед этим получил значительное число попаданий. Это произошло в расстоянии около 3 миль от района, в котором, за четверть часа до этого закончился бой *Flauenlob*'а».

Поведение личного состава в неравном бою было примерным, все старались друг перед другом, выказывая ту же храбрость, спокойствие и хладнокровие, которые проявлялись офицерами. Прислуга орудий и пулеметов оставалась на своих постах до тех пор пока не был расстрелян боевой запас, или пока оружие не было выведено из строя, а машинная команда исполняла свой долг до конца, несмотря на опасность от воды и пара, как результат непрерывных попаданий. Радиотелеграфисты также работами уверенно, хотя передача радио, особенно была затруднена попытками неприятеля мешать и большим числом переговоров с нашей стороны. Даже после потопления миноносца прочное товарищеское отношение связывало личный состав в деле взаимной помощи при спасении.

Другие миноносцы I флотилии оказались счастливее. Находившиеся к востоку от *V 187* миноносцы 2-й полуфлотилии, как уже было описано, оказались на своем обратном пути принятыми и поддержанными V-й флотилией миноносцев; находившимся же к югу от *V 187* миноносцам 1-й полуфлотилии удалось прорваться самостоятельно (карт. 19). При этом произошли следующие события: рядом с головным миноносцем флотилии, его соседом с левой стороны в передовой сторожевой линии, находился *V 188* и там, в 8 ч. 20 м. у. заметил на WSW, в расстоянии около 43,5 каб. (8000 м) подлодку в надводном положении. Командир, ст. лейтенант. Callisen, тотчас направился полным ходом к ней и после того, как она не ответила на опознательный сигнал, приказал открыть по ней огонь с дистанции 33 каб. (60 hm.). Но прежде чем миноносец успел сделать второй выстрел, неприятельская подлодка почти совершенно погрузилась и затем ее перископ был виден только два раза, на короткое время. Так как радио-телеграфный отправитель на *V 188* был неисправен, донесение об этом, к сожалению, не могло быть послано. В это время было получено известие от *G 194*: «четыре непри-

ятельских истребителя 142ε, идут на юг». Командир тотчас понял опасность оказаться отрезанным от Гельголанда и повернул на него, развив самый полный ход. Около 8 ч. 50 м. на левом траверзе, на дистанции от 27 до 33 каб. (50—60 hm.) показались силуэты двух четырехтрубных крейсеров, шедших в кильватере которые, судя по радиотелеграфным переговорам, могли быть лишь неприятельскими. *V 188* немедленно повернул на два румба вправо, но был уже замечен, так как передний крейсер потребовал прожектором показать опознательный, на что миноносец ответил выбрав первые попавшие буквы. Тотчас за этим командир увидел впереди, около шести румбов влево от курса, еще два других крейсера, видимо того же типа и, чтобы уклонится от них, повернул еще на два румба вправо. При этом открылся и правый сосед-миноносец *V 190* (командир ст. лейт. Waitz), вступивший вскоре в кильватер к *V 188*. Вторичный обмен опознательными открыл уже противнику глаза и в 9 ч. 7 м. он открыл залповый огонь, хорошо ложившийся, на дистанции от 33 до 43 каб. (60—80 hm.). В 9 ч. 12 м. на левом траверзе показались еще два английских крейсера, так что *V 190* дал радио; «шесть неприятельских крейсеров в 132ε». Однако, последние два лишь короткое время принимали участие в стрельбе и вскоре снова повернули на W, видимо в поисках за другими миноносцами; остальные крейсера продолжали преследование по направлению к Jade. При этом, на *V 190* вышла из строя главная носовая питательная помпа, так что временами миноносец мог идти не более 18 узл. Во время погони стрельбу сначала поддерживали два крейсера, не достигая, однако, попаданий, в то время как другие два обстреливали какую то цель по их левому борту. Лишь в 9 ч. 35 м. эти крейсера приняли участье в бою с дистанции около 22 каб. (40 hm.), но почти тотчас затем, без видимой причины, повернули к W-у. Незадолго перед этим, на три румба влево от курса, были замечены три истребителя и одновременно, с юга показались недостающие миноносцы полуфлотилии *G 197*; *V 191* и *V 189*, (командиры ст. лейт. Beitzen, Froelich, Metger). Они, около 9 ч. 10 м., по приказанию первого флагмана миноносцев, взяли курс на Гельголанд и уже соединились, когда в 9 ч. 25 м. заметили оба других миноносца в бою с неприятельскими крейсерами; впрочем, с головного миноносца было сначала замечено лишь только два крейсера. В предположении, что до Гельголанда дойти уже не удастся, начальник полуфлотилии капит.-лейт Tegtmeyer, нахо-

дившийся на *V 191*, приказал немедленно взять курс SOtO на Jade и в 9 ч. 29 м., когда дистанция была 22 33 каб. (40—60 hm.), открыть огонь по головному крейсеру, желая в первую голову облегчить стесненное положение миноносца *V 190*. Попаданий наблюдаемо не было. Одновременно было послано радио «два неприятельских крейсера 133ε преследуют 1-ую полуфлотилию.»

Головной неприятельский крейсер немедленно начал отвечать на огонь быстрыми залпами из 10 см. и 15 см. орудий, но снаряды этого последнего калибра не рвались. Противник не вел непрерывного залпового огня, как это принято у немцев, а выжидал каждый раз падений снарядов, что давало возможность частыми переменами курса на 1—2 румба в моменты вспышек его выстрелов уклоняться от попаданий. Видимость за это время так менялась, что крейсера даже в продолжении боя нельзя было рассмотреть с одинаковой ясностью. В 9 ч. 33 м. они круто повернули к W-ту и при этом были опознаны, как принадлежащие к типу городов с четырьмя трубами и двумя мачтами. Едва успели донести по радио об этом движении противника, как показались еще два крейсера, начавших оживленно обстреливать *V 188* и *V 190*. Чтобы облегчить положение последнего, *V 191* вновь открыл огонь по переднему крейсеру, результатом чего было что этот последний, обратив внимание на нового противника, взял этот головной миноносец под оживленный залповый обстрел, большей частью хорошо ложившийся. В этот момент, впереди неожиданно была открыта подлодка в погруженном состоянии и другая по правому борту в расстоянии всего 2,5 каб. (400 м.), но обе они исчезли под водой после того как по передней были сделаны два выстрела на дистанции около 0,5 каб. (100 м.).

Вскоре после этого, а именно в 9 ч. 20 м. крейсера, без видимой причины, прекратили бой и повернули к W-у. Об этом, так же как и появлении подлодок, было донесено командованию по радио.

Между тем *V 188* и *V 190*, чтобы не дать отрезать себе путь к Jade, повернули на истребителей, так что у них произошел короткий бой на расхождении на дистанциях от 38 до 27 каб. (70—50 hm.), но при этом, видимо, обе стороны не достигли попаданий. И в данном случае наблюдалось, что английские 10,2 см. снаряды в большинстве случаев не разрывались. Уже через 15 мин. истребители, вероятно, типа *Acheron* повернули, но германские миноносцы за ними не последовали, так как неприятельские крейсера еще находились совсем близко, а остальные миноносцы полу-

флотилии не могли подойти на поддержку. После того как неприятельские силы исчезли из виду, все миноносцы в 10 ч. собрались вместе и взяли курс на Гельголанд, дабы, придя туда, ожидать под прикрытием укреплений дальнейших приказаний.

В то время как эти бои происходили на западе, 2-ая полуфлотилия миноносцев вновь восстановила передовую сторожевую линию к северу и востоку от Гельголанда, но в 12 ч. дня и она собралась у *V 191*, так что теперь все миноносцы I флотилии оказались на лицо, за исключением головного флотилии *U 187* и *G 193*, (командир ст. лейт. Paul), находившегося на своей позиции на восточном фланге до 3 ч. 30 м. дня.

Между тем английские истребители спустили шлюпки на месте гибели *V 187* и начали спасать находившихся в воде, как вдруг из мглы показался германский легкий крейсер, разогнавший их беглым огнем. Это был крейсер *Stettin*, который, не разобравши чем заняты в этом месте истребители, подошел к месту боя всего через 8 минут после гибели *V 187*.

В 9 ч. 30 м. этот крейсер, приняв радио: «неприятельский крейсер преследует 1-ую полуфлотилию миноносцев в 133ε», и узнав, что и западный фланг передовой сторожевой линии находится под угрозой атаки неприятеля, дал полный ход, составлявший для этого старого крейсера всего 22 узла, пошел к указанному квадрату. По донесению командира, капит.-лейт. Nerger, произошло следующее:

«В 10 ч. *Stettin* увидел по направлению 1 румба вправо от курса ясные дымы и в 10 ч. 2 м. повернул на них. В 10 ч. 6 м. были усмотрены восемь истребителей, сбившихся на различных курсах в тесную кучу и послано следующее донесение командующему разведочными судами: «Нахожусь в бою с флотилией в 133ε»; Находясь на дистанции 39,5 каб. (72 hm.) я повернул влево и в 10 ч. 8 м. открыл огонь. Первые залпы накрыли неприятеля, так что можно было сразу перейти на быстрый залповый огонь. При последовавших залпах было наблюдено значительное число попаданий.

Примерно после четвертого залпа истребители рассыпались в разные стороны: два пошло к северу, четыре—примерно на SW, полным ходом, за этими последними—*Stettin* начал погоню, но расстояние не уменьшалось. Два истребителя остались на месте, видимо сильно поврежденные. Они и два истребителя, шедшие на север, вскоре скрылись из виду (см. карту 20).

В 10 ч. 13 м. ту группу, которую преследовал *Stettin*, было настолько трудно различить, что я приказал прекратить огонь и повернул к NO-ту, чтобы не быть окруженным истребителями, так как видимость уменьшилась; мне было доложено о следе прошедшей мины (впрочем, вероятно, ошибочно), и шансы для минной атаки противником были благоприятны.

Радио о прекращении боя и его результатах могло быть дано лишь в 12 ч. 32 м. дня, так как радиотелеграфная сеть была повреждена от полученного попадания. Оно гласило: «133ε, бой прекращен, преследую английские истребители, некоторые, видимо, повреждены».

После этого, для передачи приказаний выставленной за это время линии подлодок, до 12 ч. 18 м. шли на SW-ту от Гельголанда.

Дистанция во время всего боя была приблизительно одинаковая, около 33 каб. (70 hm).

Понес ли противник потери истребителями, трудно установить с уверенностью. Но пребывание истребителей на месте первоначального боя дает на это надежду, тем более, что при проходе этого места в 1 ч. 10 м. дня было замечено на воде много предметов принадлежащих английским истребителям (пять шлюпок, частью в полузатонувшем состоянии, пробковые жилеты, спасательные круги и много прочих предметов)».

Такое заключение командира *Stettin'a* основано на незнании о гибели *V 187* на этом месте. Из него ясно следует, что он, во время атаки британских истребителей, не подозревал о производившемся ими спасании. Донесение заканчивается следующим образом:

«*Stettin*, во время боя получил попадания в радиотелеграфную сеть, в заднюю трубу (значительное повреждение осколками) и в III-ее орудие правого борта, что вызвало небольшой пожар приготовленных для него на палубе патронов. Кроме того, один снаряд, видимо близкий недолет, попал в подводную часть крейсера, под правой машиной, не причинив повреждений.

Потери в личном составе заключались: 2 убитых, 1 тяжело раненый и 8 легко раненых».

Крейсер *Hela*, по получении первых радиотелеграфных известий о появлении неприятельских сил, направился к своей позиции полным ходом на W, дабы иметь возможность принять участие в бою, но уже в 11 ч. 5 м., находясь в 139ε, в 15 милях к SW-ту от Гельголанда, повернул, узнав

от *Stettin*'а, что неприятель удалился на запад. Это было сделано командиром *Hela* кап. 2 р. Wolfram с целью как можно скорее снова занять позицию за северным флангом передовой сторожевой линии, остававшимся в это время без поддержки.

Кроме *Stettin*'а и *Hela* и начальник V-ой флотилии миноносцев тотчас по возвращении на Гельголанд также принял меры для поддержки возвращавшейся I-ой флотилии миноносцев и поручил их выполнение 10-ой полуфлотилии, (начальник капит.-лейт. Heinecke). В это время *S 13* оказал помощь поврежденному головному тральщику III-го дивизиона, а *V 3* и другие миноносцы 10-ой полуфлотилии направились линией разведки к SW-ту, для оказания поддержки поврежденным миноносцам. При этом, эти суда, вскоре встретились с *Frauenlob*, имевшим борт-о-борт поврежденный *T 33*. Для его спасения были оставлены *V 3*, *G 10*, *G 7*, так что лишь два миноносца *G 11* и *G 9* могли продолжать поиски на SW, до южной границы передовой сторожевой линии. Придя туда и начав обыскивать район этой линии к северу, они около полдня заметили три английских шлюпки и сняли с них одного офицера и 44 человека команды *V 187*. Таким образом, было установлено место гибели этого миноносца. После долгих дальнейших поисков, во время которых были найдены еще три носимых по волнам шлюпки, но без людей, миноносцы, имея на борту спасенных, прибыли на Гельголанд. Этим закончились непосредственно следовавшие за английской внезапной атакой события.

Если дополнить картину английскими сведениями, то следует предварительно заметить, что в первую очередь могут быть положены лишь весьма односторонние и неполные извещения Адмиралтейства в «Times» от 23 октября 1914 г., содержащие выдержки из донесений английских начальников.

Согласно этим сведениям, первоначально нападение на *G 19* было произведено 4-ым дивизионом III-й английской флотилии миноносцев около 8 ч. у. За ним последовали легкие крейсера *Arethusa* и *Fearless* с I-ой флотилией и остальными миноносцами III-ей. По этому нужно считать, что в атаке участвовало не менее двух крейсеров и 31 истребителя, от которых V-ая флотилия миноносцев естественно должна была уклониться, но против которых не мог держаться и подошедший позже *Stettin*. Несмотря на это, в полном противоречии с действительностью, начальник всех этих сил на *Arethusa*, коммодор Tyrwhitt, подчеркивает в своем донесении германское превосходство в силах во время

боев; попытка подобного рода так часто повторяется в английских донесениях, что едва ли приходится сомневаться в ее преднамеренности. Он утверждает, что *Arethusa* с 8 ч. 57 м. до 9 ч. 15 м. находилась под тяжелым огнем двух германских крейсеров, из которых один был четырехтрубный, другой двухтрубный, и многих истребителей, в то время, как по нашим донесениям, точно установлено, что *Stettin* вообще не стрелял по *Arethusa* и видел его впервые лишь в 9 ч. 5 м., и то на короткое время за истребителями, при чем дело до перестрелки не дошло. В действительности *Arethusa*, еще до появления *Stettin*'а, в 8 ч. 40 м., вместе с передними истребителями, занялся погоней за *D 8* и впервые вступил в боевое соприкосновение с германским крейсером *Frauenlob* в 9 ч. 8 м., поддерживая огонь на ближней боевой дистанции до 9 ч. 25 м. Будучи на 1.000 т. больше и имея превосходство в скорости на 9 узл. и к тому же поддержанный своими истребителями, кр. *Arethusa*, казалось, должен был легче справиться со своим более чем на одиннадцать лет старшим противником. Вместо этого, за 10 минут боя он получил не менее 35 попаданий [1]) и был настолько серьезно поврежден, что, по собственному донесению коммодора Tyrwhitt, временами все орудия и минные аппараты, за исключением единственного 15,2 орудия, были выведены из строя. Рядом с английским флагманом был убит его флаг-офицер [2]); а результатом попадания у второго орудия, вызвавшего возгорание патронов, был непродолжительный, но сильный пожар, распространившийся по палубе. Видимо, английское Адмиралтейство представляло себе операцию более легкой, иначе оно не послало бы кр. *Arethusa*, лишь несколько дней перед тем вступившего в строй, почему офицеры и команда не знали еще друг друга, а весь сложный организм судовой службы не был еще налажен, как на то особо указывает английское донесение. Впрочем и *Frauenlob* вступил в строй лишь с началом войны и имел команду из запасных.

Утверждение, что *Frauenlob* после получения 15,2 см, снаряда в командный мостик, тотчас повернул по направлению к Гельголанду, также не соответствует действительности, кроме верного наблюдения попадания. Для выхода из боя, несмотря на численное превосходство противника, было мало данных, так как, в противоположность *Arethusa*, к этому времени на *Frauenlob* все имеющее боевое значение было в

[1]) Morning Post от 11.1.19. The Harwich Naval Forces by E. F. Knight.
[2]) Сам флагман остался невредим (Ред.).

исправности. Но *Arethusa* ни в коем случае не пытался опять возобновить бой, к чему впрочем он вряд ли был уже способен, в виду вывода из строя всех орудий. Судя по английским донесениям, все суда вероятно получили приказание идти на запад; одновременно с этим скорость должна была быть уменьшена, так как *Arethusa*, вследствие повреждений, мог идти лишь 12 уз. В это же время с *Fearless* было сообщено, что истребители 3-го и 5-го дивизионов I флотилии за это время потопили головной миноносец германской флотилии. Однако, до сих пор остается не установленным, участвовали ли крейсера в потоплении *V187*, и в преследовании остальных миноносцев I-ой флотилии. По одному из выражений в донесении вице-адмирала Beatty, это могли быть два легких крейсера I-ой легкой крейсерской эскадры, т. е. класса городов, которые еще ранее в этот день были посланы их флагманом, коммодором (*T*) [1]) Goodenough, для поддержки нескольких истребителей. Они вернулись к своей эскадре лишь в 3 ч. 30 м. дня. Впрочем и тогда остается непонятным, что миноносцы I-ой полуфлотилии, во время их боев, временами видели до шести крейсеров; здесь или имеет место возможная при плохой видимости ошибка в принятии истребителей за крейсера, или же пропуск в английском донесении [2]). Коммодор Tyrwhitt, по получении известия, что коммодор (S[1]), флагман подлодок, с истребителями *Lurcher* и *Firedrake*, преследуются пятью легкими крейсерами, еще раз повернул со своими силами на Ost для их поддержки и вернулся опять обратно лишь когда в 11 ч. 37 м., не получая никаких дальнейших сведений, его суда снова оказались вблизи Гельголанда.

Здесь по меньшей мере следует усумниться во времени, к которым относятся эти данные, так как по нашим донесениям, последние бои германских судов в этом районе боев уже окончились в 10 ч. 13 м., тогда как новые бои начались лишь в 11 ч. 55 м. Тут возможно лишь предположение, что в виду плохой видимости, происходили бои английских судов между собой, что и дало основание для просьбы о помощи коммодора (*S*). С уверенностью, впрочем, можно сказать, что

---

[1]) Коммодор S=подлодок, T=миноносцев, соответствуют нашим флагманам подлодок и флагманам миноносцев.

[2]) Последнее верно. На основании опубликованного впоследствии первого тома официальной английской истории морской войны, в этой первой атаке на германскую передовую сторожевую линию, принимала участие вся легкая крейсерская эскадра.

Arethusa не мог в 11 ч. 37 м. находиться вблизи Гельголанда, так как он в 11 ч. 55 м. был принужден к бою со *Strassburg*'ом не менее как в 30 милях западнее Гельголанда. Совершенно невозможно, допустив даже наибольшую его скорость, чтобы он мог пройти такое расстояние в этот промежуток времени, уже не говоря про то, что скорость крейсера была значительно понижена.

Эти данные английских донесений заключают в себе неточности, для устранения которых еще не хватает об'яснений.

Рассмотрим теперь опубликованное в то же время донесение коммодора (S) Keyes, начальника VIII-ой английской флотилии подлодок, который во время операции находился на *Lurcher*. Оно подтверждает, что сделанные с *G 194*, *V 188* и *V 191* наблюдения о присутствии неприятельских подлодок, соответствовали действительности. Согласно донесению для операции были посланы подлодки VIII флотилии *D 2*, *D 8*, *E 4*, *E 5*, *E 6*, *E 7*, *E 8* и *E 9*. За исключением трех, все они были отпущены для занятия позиций непосредственно перед устьем рек уже вечером 27 августа, с целью воспрепятствовать германскому боевому флоту помешать операции истребителей; для достижения позиций им предварительно надлежало пройти через германскую сторожевую линию. Подлодкам была дана задача атаковать каждый вышедший линейный корабль или большой крейсер. При выполнении задачи им было предписано по возможности не быть замеченными. Подлодки *E 6*, *E 7* и *E 8*, с которыми коммодор пошел к Гельголанду лишь на рассвете 28-го августа, имели другую задачу. Они должны были, действуя сообща с истребителями, служить как бы приманкой для противника и привлечь на себя германские миноносцы для наведения их этим на собственные силы [1]). Эта, сама по себе очень смелая и возможная лишь при быстрой способности к погружению английских подлодок тактика, вполне отвечала существующему в то время способу действия германских миноносцев, которые до тех пор действительно всегда бросались полным ходом на всякую замеченную подлодку. Однако, вследствие плохой видимости и спокойной поверхности моря, т. е. самых плохих условий, которые можно себе представить для действия подлодок, они с'играли малую роль и им нигде не удалось произвести удачных атак. Правда *E 4* пыталась атаковать

---

1) Данные взяты частью из «Navy and Army Illustrated» от 7 ноября 1914 г.

Stettin на месте гибели *V 187*, когда тот открыл огонь по английским истребителям. Однако, благодаря случайному изменению курса крейсера, не заметившего присутствие подлодки, последней не удалось выпустить мину. Она должна была ограничиться принятием оставшихся на шлюпках англичан и взятием в плен одного офицера и двух матросов с погибшего *V187*.

Сводя все вместе, следует сказать, что искусно руководимая и произведенная с большими средствами операция против германской сторожевой линии, едва ли соответствовала тем заданиям, которые на нее возлагались англичанами. Жертвой их сделался лишь один миноносец самой передовой сторожевой линии, тогда как всем остальным германским миноносцам, несмотря на энергичное преследование, удалось достичь своей базы. Повреждения и потери на германской стороне были малы, лишь *D 8* и *T 33* сильно пострадали, тогда как нападавший противник должен был отступить под влиянием артиллерийского огня далеко уступающих ему, как в материальной части, так и числом германских крейсеров *Stettin* и *Frauenlob*.

* *
*

На основании всего этого, положение в то время с правом оценивалось командующим флотом и командующим разведочными судами как благоприятное, хотя они и не знали всех подробностей боевой обстановки. До сих пор было донесено о появлении преимущественно истребителей и лишь небольшого числа легких крейсеров, так что энергичное их преследование имеемыми легкими силами, казалось, давало надежду на успех, тем более, что можно было рассчитывать, высылкой легкого крейсера *Mainz* из Эмса, захватить истребители и с запада. Такое мероприятие, впрочем, оправдывалось бы лишь в том случае, если вообще не рассчитывали на появление крупных неприятельских сил и считали себя достаточно сильными, хотя бы численно, против остальных атакующих. Дальнейшим условием успешности были условия видимости, которые бы позволили своевременно уклониться от встречи с превосходными силами противника. В действительности же, командование флотом находилось в полной неизвестности о том, что в противоположность погоде в устьях рек, в море господствовала сильная мгла, а местами даже туман.

Удивительно, что не было затребовано ни одного сведения о состоянии видимости в море, несмотря на то, что бои про-

исходили в непосредственной близости к Гельголанду, причем должно было броситься в глаза то обстоятельство, что орудия этого острова не принимали в них участья. Впрочем такой запрос командования о состоянии погоды еще больше перегрузил бы радиотелеграфную связь. Лишь в 11 ч. 35 м. командованием флота была получена телеграмма с Гельголанда, обозначавшая погоду, как «пасмурную, дальность видимости 4 мили». Такое обстоятельство было в высшей степени опасным для легких крейсеров, шедших навстречу противника и не знавших еще его полной силы. К сожалению, и те предположения, которые побудили командующего разведочными судами в 9 ч. 20 м. выслать *Mainz* в тыл флотилиям истребителей у Гельголанда, не соответствовали действительности. Одновременно авиационная станция Гельголанда получила от командующего флотом приказание выяснить воздушной разведкой тип неприятельских крейсеров, а также имеются ли за ними силы и какие; такое приказание было вызвано тем, что случайно совершавший в это время полет воздушный корабль *L 23* (командир ст. лейт. Fritz), должен был преждевременно вернуться из за плохой видимости и обстрела его неприятелем, не имев возможности сообщить нужные сведения о типе виденных им судов. В своем радиотелеграфном донесении воздушный корабль привел лишь доводы технического свойства, как причину прекращения разведки.

Приказания командования флотом и командующего разведочными судами руководят второй фазой боев, а именно — германским контр-выступлением.

Cöln и *Strassburg* уже в 8 ч. 55 м. получили приказание немедленно выйти для поддержки. Во исполнении этого приказания *Cöln* в 10 ч. 30 м. находился у плав. маяка Aussenjade на пути к противнику, отходившему на запад, тогда как *Mainz* с той же целью вышел из Эмса на полчаса позднее. На *Cöln*'е находился первый флагман миноносцев к. адмирал Maass.

Оба крейсера располагали в это время поступившими радио-донесениями, из которых явствовало, что легкие силы неприятеля в большом числе проникли во внутреннюю Германскую бухту, что *Stettin* и *Frauenlob* уже имели бои с неприятельскими крейсерами и истребителями и что противник уже отступает в NW-ом направлении.

Сегодня, в первый раз с начала войны, неприятельские надводные силы показались в доступной нам близости. Поэтому, на крейсерах помимо воинственного одушевле-

ния, господствовавшего на всем флоте, царил тот же горячий порыв достичь отступающего противника, который привел уже нашу армию вглубь неприятельской страны. Эта мысль, поддерживаемая желанием оказать как можно скорее помощь миноносцам сторожевой линии, о судьбе которых еще не имелось точных сведений, заставляли отступить на второй план все прочие соображения. Поэтому первые выходившие из Jade и Эльбы крейсера, чтобы не терять времени, пустились в преследование по одиночке, не дожидаясь выхода задержавшихся. Видимо, по этой же причине первый флагман на *Cöln*'е отказался от соединения крейсеров для совместного выступления. Все крейсера шли полным ходом в одиночку, не обращая внимания на меняющуюся неблагоприятную видимость, удобную для внезапных неожиданностей, к вероятному пункту встречи с отступающим противником.

Strassburg, находясь в 10 ч. 34 м. у. у внешней Jade, обошел сначала курсом WNW квадрат 139ε, в котором доносилось о присутствии подлодок. После того, как крейсер благополучно прошел район, о котором V-ая флотилия миноносцев ошибочно донесла, как о подозрительном в смысле заминирования, в 11 ч. 55 м., на 60° от курса по правому борту, из тумана вырисовались два крейсера, видимо, типа городов, с 10—12 истребителями. Четверо из них тотчас начали атаку и, пользуясь малой дальностью видимости (около 50 каб.—90hm.), сейчас же по открытии крейсера выпустили мины, так что *Strassburg*, во избежание попадания, должен был повернуть влево. Одновременно с этим крейсер открыл огонь, на который отвечали оба крейсера противника. Уже после третьего залпа, накрывшего неприятеля, на корме головного его крейсера показались три темно-коричневых столба дыма, по высоте равных почти мачте. Английский крейсер повернул на север и ушел за свои истребители (карта 27). Этот короткий артиллерийский бой произошел на дистанциях от 45 до 37 каб. (84—68 hm.) и должен был прекратиться, так как больше нельзя было ничего наблюдать. Однако, командир *Strassburg*'а, кап. 2 р. Retzmann, не собирался потерять связи с противником и, положив руль влево, пошел за истребителями. Через 10 минут они вновь появились в виду с левой стороны, впереди на дистанции 44 каб. (80 hm). Тот же самый маневр повторяется еще раз. *Strassburg* уклоняется от тотчас же предпринятой минной атаки вправо и одновременно открывает огонь по истребителям с дистанции 30 и 42 каб. (54 и 78 hm.), тогда как легкие крейсера, держась на этот

раз за истребителями; едва лишь видны в мгле. Одна из неприятельских мин проходит по левому борту, параллельно курсу, вторая — мимо, под кормой, после чего истребители быстро скрываются из виду за кормой. Во время атаки были распознаны различные типы истребителей, из чего следовало, что в операции участвовало, видимо, больше чем одна флотилия. Командир решил оттеснить замеченные силы к *Mainz*'у, который должен был находиться западнее. Однако, этому намерению, которое привело бы к совместной деятельности с *Mainz*'ом и, может быть, повлекло бы за собой и спасение последнего, командиру помешало внезапное появление в 12 ч. 27 м. дня справа новых неприятельских сил. Последовавшие бои оттягивали *Strassburg* все дальше и дальше на север. Почти одновременно с этим *Mainz*, идя с запада, наткнулся на *Arethusa*, так как это был один из тех крейсеров, с которыми, незадолго перед тем, *Strassburg* имел бой.

Приказание о выходе в море, данное на основании имевшихся радио-телеграфных донесений I-ой флотилии миноносцев о боях передовой сторожевой линии с легкими неприятельскими силами, застало *Mainz* готовым к выходу, с разведенными во всех котлах парами, в Эмсе, около 10 ч. у., поэтому он мог тотчас же сняться с якоря и вскоре находился в пути, развив полный ход.

В Эмсе, из сил Открытого моря, находилась кроме того III-ья флотилия миноносцев, из которой, впрочем, в это время лишь 6 миноносцев стояли на рейде Боркум, а остальные 4 и между ними головной миноносец флотилии, в 5 ч. 45 м. у. ушли для погрузки угля в Эмден. Находившимся на рейде Боркум миноносцам, начальник 6-й полуфлотилии ст. лейт. Riedel, на основании полученных радиотелеграфных сведений, уже в 8 ч. 40 м. дал приказание, иметь тюрбины на готове и держать нефтяные котлы теплыми. Когда *Mainz* получил приказание выйти, начальник полуфлотилии запросил командира крейсера, может ли он ему сопутствовать с миноносцами, но получил приказание остаться, так как флотилия имеет задачу охранять Эмс. Два миноносца *G 169* и *G 172* тотчас вышли для охранения внешних подходов. Дальнейшие события на *Mainz*'е описываются тогдашним его старшим офицером, ст. лейтенантом Tholen, следующим образом:

«Первоначально курс был взят на север, чтобы по возможности достичь большей вероятности отрезать неприятельским судам путь отступления. Находившийся в Боркуме в распо-

ряжении крейсера летательный аппарат был послан вперед в том же направлении. Погода при выходе из Эмса была тихая, воздух ясен и видимость хорошая. Казалось, что условия для воздушной разведки были возможно лучшие. В случае необходимости отступления после длительного продвижения вперед, можно было также ожидать получения сведений. Однако, аппарат после короткого и безрезультатного полета вернулся.

Первые более определенные сведения о местонахождении неприятельских сил были получены *Mainz*'ом от *Stettin*'а и *Frauenlob*'а и позже — от *Strassburg*'а. Донесения последнего о столкновении с неприятельскими истребителями и позднее с легкими крейсерами давало возможность расчитывать, что продолжая идти полным ходом северным курсом, удастся принять участие в этом бою. Одновременно с этим были получены радио с *Cöln*'а, шедшего с S O-та к месту того же боя. Наконец, из одной радио *Strassburg*'а, незадолго до полдня, можно было довольно точно расчитать время встречи с противником, около 12 ч. 30 м.. Это было сообщено всему личному составу крейсера.

Между тем *Mainz* попал в полосу мглистой погоды, что делало возможным неожиданную встречу с сильнейшими силами неприятеля. Однако, эта возможность не могла уже оказать больше никакого влияния на ближайшие намерения».

Из этого места донесения несомненно явствует, что на *Mainz*'е обсуждалась возможность неожиданного появления более сильных неприятельских сил. Было известно также о присутствии нескольких крейсеров противника. Дальнейшее продвижение вперед произошло под полной и единственной ответственностью командира. Последний впрочем действовал правильно, так как ему оставался открытым путь отступления. Что впоследствии несчастная авария с рулем повлечет за собой гибель судна, он не мог и не должен был расчитывать, так как иначе вообще всякое наступательное действие на море исключалось бы с самого начала. Здесь, в первый раз за эту войну, ясно видно, насколько моряк в бою зависит от кажущихся незначительными повреждений материальной части, а потому не следует выводить из этого никакого упрека смелому действию, а тем более задним числом.

Далее, донесение продолжает так:

«В 12 ч. 30 м, на NO [1]) показался *Arethusa* с восемью истребителями на западном курсе на расстоянии около 38 каб.

---

[1]) Только в 6 милях к западу от места второго боя с *Strassburg*'ом и лишь четверть часа после этого боя.

(70 hm.), настолько за это время уменьшилась видимость. Чтобы дать возможность орудиям правого борта стрелять по противнику, *Mainz* повернул немного влево, на курс NNW. Вскоре после первых залпов, на которые неприятельские суда отвечали одиночными выстрелами, они группами повернули на N. Условия стрельбы были в высшей степени неблагоприятны, так как суда противника можно было лишь с трудом различить во мгле. Однако, все же наблюдалось несколько удачных залпов, а на двух истребителях можно было с уверенностью установить попадания. Одно из них пришлось в мостик и, как было потом дознано, вывело всех находившихся на нем, в том числе и командира, из строя. *Mainz*, чтобы не потерять из виду противника, тоже постепенно склонился на курс N.

В 12 ч. 45 м. дня неожиданно появились дымы на NW и через несколько минут удалось различить три крейсера типа городов. *Mainz* тотчас повернул вправо. Однако, уже во время поворота, залпы этих крейсеров начали ложиться вблизи и немного позднее *Mainz* получил первые попадания в среднюю часть палубы, тогда как огонь с *Arethusa* и истребителей, уже теперь почти скрывшихся из виду, оставался безрезультатным. Собственный огонь был теперь исключительно направлен на новых противников; вместе с тем донесено о них по радио. Но уже в 12 ч. 55 м. можно было различать неприятельские крейсера лишь по вспышкам их выстрелов. Вскоре после этого и они прекратились и вместе с ними—падение неприятельских снарядов. *Mainz* шел со скоростью 25 узл., курсом примерно SSW, на Osterems, выпуская густой дым.

Между тем, с левой стороны, около траверза показались еще один крейсер типа городов (в действительности это был *Fearless*) и немного впереди 6 истребителей шедших соединенно, а также несколько отдельных. В начавшемся с ними бою, во время которого по *Mainz*'у было выпущено несколько мин, около 1 ч. дня внезапно заклинился руль в положении 10° на правую сторону. Предпринятые меры для восстановления управляемости, несмотря на то, что весь рулевой привод был найден в исправности, остались безрезультатными. Поэтому следует предположить, что снаряд, попавший в руль под водой, согнул его и заклинил в правую сторону. Левая машина была застопорена, но *Mainz* продолжал медленно катиться вправо (карта 24).

В это же время на мостик было сообщено, что три орудия с прислугой совершенно выведены из строя. Вследствие потери

маневренной способности крейсера, три крейсера типа городов и *Arethusa* с восемью истребителями вновь получили возможность принять участие в бою. Таким образом, *Mainz* имел против себя превосходные силы в количестве не менее 5 крейсеров и 20 истребителей. При таких условиях можно было ожидать хоть какого нибудь успеха, лишь действуя против последних, поэтому огонь был направлен исключительно против них; так как часть из них подошла довольно близко, то можно было наблюдать попадания. На *Mainz*'е, в это время повреждение следовало за повреждением. Около 1 ч. 20 м. дня большая часть орудий и прислуги были уже выведены из строя. Верхняя палуба походила на груду развалин. Подача снарядов стопорилась и временами приходилось очищать от людей различные помещения под броневой палубой ввиду опасности от дыма и газов. Правая машина давала число оборотов лишь на средний ход.

Будучи в таком состоянии ,крейсер получил минное попадание в середину левого борта (вероятно в четвертую кочегарку). В боевой рубке все средства передачи приказаний, за исключением переговорных труб в центральный пост и минное отделение, вышли из строя. Командиром было отдано приказание «топить корабль, команде быть в спасательных жилетах», после чего он вместе с штурманским офицером, ст. лейт. Maltzahn покинул рубку; оба они тотчас были убиты. Однако, это приказание дошло лишь до ближайших плутонгов и потому было исполнено лишь частично.

Вследствие полученной мины, в артилерийском огне нанаступил перерыв. В боевой рубке в это время оставались только старшие артиллерийский и минный офицеры, ст. лейтенант Niese и лейтенант Pohle. Немного позднее я вышел на мостик, не зная еще о последнем приказании командира. Поэтому, по моему приказанию огонь был возобновлен и одновременно с этим сделана попытка выпустить мину. Впрочем, надежды на успешность минного выстрела не имелось, так как крейсер в это время был совершенно неподвижен и неприятельские крейсера и большая часть истребителей держалась за кормой или за пределом дальности минного выстрела. Выпущенные мины—одна с левого борта по одному из крейсеров и две с правого борта по истребителям—были безрезультатны. Между тем огонь неприятеля снова был открыт с полной силой. По показаниям некоторых из команды, на палубу попал 34 см. снаряд, не разорвавшись, в то время как громадные столбы воды вокруг крейсера затрудняли наблюдение. В конце концов на *Mainz*'е продолжало стрелять

всего два орудия, прислуга их была составлена из всей уцелевшей еще артиллерийской прислуги орудий верхней палубы, а подача производилась из остатков.

За это время я узнал о последнем приказании командира. Поэтому приказание «топить корабль, команде быть в спасательных жилетах» было повторено в 1 ч. 35 м. дня. Несмотря на то, что на этот раз оно было передано с носа на корму через весь корабль, все же, как было потом установлено, оно не дошло до людей находившихся еще в нижних помещениях. Они вышли наверх лишь тогда, когда неприятель, примерно десять минут спустя, прекратил огонь. В помещениях левой машины и минном отделении еще перед этим были открыты кингстоны».

О том, как выглядела в это время верхняя палуба *Mainz*'а, описывает один из наводчиков орудий ст. боц. Klein следующими словами:

«Картина, которую представлял из себя *Mainz*, не поддается описанию. Радио-станция разрушена, груда обломков горела ярким пламенем, две трубы упали, прожектора расстреляны, а снаряды все продолжали падать на палубу, производя большие пробоины. Прислуга орудий, команда передачи приказаний и прислуга подачи были в буквальном смысле разорваны на части. Верхняя палуба представляла из себя невероятную смесь обломков, огня и трупов и по ней текли зеленые и желтые струи взрывчатого вещества, выделявшего удушливые газы. Снаряды все продолжали густо падать на неподвижный *Mainz*, но не только те 200—300 снарядов, которые упали на площадь длиной 130 м. и шириной 14 м., но и борта судна и палуба своими осколками несли смерть и повреждения. До тех пор пока мы защищались неприятель тоже не прекращал стрельбы. Наши орудия замолкали одно за другим, так как они были повреждены и прислуга их убита. Последним стреляло пятое орудие правого борта, хотя и медленно, так как наводчик был убит и из прислуги оставался всего один человек. Несмотря на это, орудие стреляло пока не был выпущен последний снаряд. Тогда и неприятель прекратил огонь».

Эта картина дополняется следующим описанием старшего, из оставшихся в живых инженер-механиков Iohannsen, пост которого по боевому росписанию был в спасательной партии (по заделке пробоин): «Около 1 ч. 15 м. дня попала мина. Корабль накренился, заметно согнулся, но продолжал еще долгое время держаться на воде. Запасное освещение погасло. Все стекла, сохранившиеся еще после разрыва сна-

рядов, лопнули. Электрическое освещение постепенно тускнело и затем совершенно погасло. В конце концов единственным освещением оказались карманные электрические лампочки. Машины больше не работали. Кренометр теперь показывал, что судно медленно тонуло носовой частью вперед. Попытки установить местонахождение пробоины остались безрезультатными, так как ни одно помещение не отвечало. После короткой паузы было слышно, что стрельба возобновилась. Но и когда стрельба, а затем несколько позднее и падение неприятельских снарядов прекратились, нельзя было получить соединения с другими помещениями. Боевая рубка больше не отвечала. Вода, вытекавшая теперь из переговорных труб, указывала на то, что уровень ее поднялся выше броневой палубы и что значит судно настолько же глубоко погрузилось в воду».

Как только огонь был прекращен, английские суда принялись с большой энергией вылавливать из воды оставшихся в живых. Один из истребителей—это был *Lurcher* (флагманский истребитель коммодора Keyes)—будучи позван голосом с *Mainz*'а, не имевшего еще до 2 ч. дня крена, так как левые угольные ямы были еще заполнены, подошел к его кормовой части, чтобы принять раненых. Все раненые, на спасение которых еще можно было расчитывать и перенос которых не представлялся совершенно безнадежным, были таким образом переданы на истребитель, при помощи людей нижних помещений судна, еще не прыгнувших за борт.

В 2 ч. 10 м. *Mainz*, незадолго перед тем накренившийся на левый борт, затонул с развевающимся флагом.

Орудийная стрельба во время боя *Mainz*'а была ясно слышна на III-ей флотилии миноносцев в Westerems. В виду этого, начальник флотилии держал миноносцы в готовности непосредственно перед устьем Эмса, чтобы иметь возможность немедленно выйти в атаку, при наступившей мглистой погоде. Впрочем погода прояснялась. Один из миноносцев—*G 169* (командир ст. лейт. Lemelsen)—заметил в 1 ч. 30 м. д., сейчас же перед входным баканом несколько раз появление перископа и в 2 ч. 17 м. по нему была выпущена мина, при чем часть рубки подлодки появилась над водой. Мина прошла всего в расстоянии 8 саж. (15 м.) от форштевня миноносца, который в свою очередь безуспешно выпустил по лодке несколько снарядов. За подлодкой погнались, ее искали три миноносца, ходя зигзагообразными курсами, но не могли найти. Вскоре после этого, в 2 ч. 50 м. другой миноносец III-ей флотилии, *S. 165* (командир ст. лейт. v. Bothmer)

заметил на NNW три дыма, пошел полным ходом на них и в 3 ч. 50 м. около 35 миль от Боркума, в 074 ε, установил присутствие одного неприятельского крейсера с двумя истребителями, шедших полным ходом курсом SW. Об этом было донесено по радио. Как видно, здесь снова было установлено соприкосновение с противником, но это обстоятельство, без поддержки крейсеров и без приказаний командования, не могло быть использовано в дальнейшем.

Судьба *Mainz*'a оставалась некоторое время неизвестной германскому командованию и германским морским силам, находившимся в море. Он успел в 1 ч. 3 м. д., т.-е. незадолго до прекращения действия своей радиостанции, донести, что его преследуют неприятельские *броненосные* крейсера и этим исполнил главнейшую задачу легкого крейсера — установить присутствие неприятельских сил и донести об этом. Лишь это донесение впервые показало командованию, что оно имеет дело не с легкой стычкой передовых сторожевых сил, а с большой планомерной операцией, с участием больших боевых судов. Поэтому германские линейные крейсера *Von der Tann* и *Moltke* немедленно получили приказание идти с рейда Schillig на поддержку. Одновременно с этим *Seydlitz*, флагманский корабль командующего разведочными судами к. адм. Hipper, снялся с якоря с рейда Вильгельмсхафен, а *Blücher* получил приказание следовать за ним.

Известие о появлении неприятельских броненосных крейсеров побудило также и начальника I-ой флотилии подлодок кап. лейт. Bauer к действию. До этих пор, он с полным основанием, находясь в Вильгельмсхафене, занимал выжидательное положение, предоставив принимать соответствующие меры находившемуся на месте действия старшему из начальников подводных сил, начальнику II-й флотилии подлодок кап. лейт. Feldmann, бывшему на *Stettin*'е. Однако, при получении первого известия о появлении неприятельских броненосных крейсеров, он не счел более возможным выжидать и дал приказание по радио о необходимости полного использования подлодок против столь ценных объектов атаки. Однако, для успешного действия подлодок было уже поздно. Подлодки должны были бы сразу пойти на запад, вместо того, чтобы занимать чисто оборонительные позиции между Гельголандом и плав. маяком Везер (см. карту 19). Впрочем, последнее соответствовало общему тогдашнему представлению, что неприятель, в случае нападения на Германскую бухту, пойдет со своими большими судами до устьев рек для того, чтобы атаковать наши суда еще при выходе из них.

Когда *Stettin* в 2 ч. д. увидел линейные крейсера типа *Lion* и отступил перед ними к Гельголанду, то предположение выслать против них подлодки было отставлено потому, что расстояние от Гельголанда до местоположения этих крейсеров было 35 миль, т. е. такое, которое могло быть пройдено подлодками (считая время передачи приказания и выхода) лишь примерно в четыре часа времени. По этому поводу начальник II флотилии подлодок высказывался следующим образом.

«Так как неприятельские суда шли курсом SW для того, чтобы, по моему предположению, отойти за пределы ночных минных атак наших миноносцев, то высылка против них подлодок была безнадежна и потому и не была осуществлена.

Остается еще вопрос высылки подлодок к западу с тем, чтобы оставить их на ночь в море. Но так как можно ожидать, что неприятель утром снова направится во внутреннюю Германскую бухту, то и от этого отказались, чтобы не лишать эту бухту, на такой случай, подлодок».

Как видно из последней фразы, убеждение, что внутренняя Германская бухта не дает никаких шансов для атак подлодок против больших судов неприятеля и что их следует искать в море, еще и в это время не было общим.

Впрочем, нельзя не отметить, что за это время была установлена более быстрая тогдашняя способность английских подлодок к погружению, чем германских. Благодаря этой более быстрой способности к погружению, они лучше подходили к плохим условиям видимости, имевшим место 28 августа 1914 г. По показаниям начальника 2-ой полуфлотилии подлодок пасмурность, начиная примерно с 10 ч. 40 м. у., была такова, что надводное плавание германских подлодок почти равнялась их участию в артил. бою При долгом времени, требовавшимся для погружения, подлодки легко могли попасть под обстрел шедших большим ходом неприятельских судов, находясь еще в надводном положении. Во всяком случае, совершенно исключалась возможность погружения в воду неприятеля, не будучи им замеченным, возможность же подхода к проходящему мимо большим ходом крейсеру или истребителю—весьма сомнительна даже в том случае, если бы они перед этим не заметили погружающуюся подлодку. Несмотря на все это, все же надо заметить, что в виду ценности объектов для нападения, такое оставление германских подлодок в Гельголандской гавани являлось упущенной возможностью. Кроме перечисленных выше причин, несомненно здесь играло роль то обстоятельство, что начальник флотилии

находился на крейсере, который не обслуживал всецело подлодки, а, в виду незначительного числа подходящих судов, все время должен был принимать участье в боях для отражения неприятельских сил.

В 11 ч. 25 м. у. и *Ariadne* получила приказание от командующего разведочными судами, если возможно, идти на поддержку; крейсер находился в это время на своем посту в передовой сторожевой линии во внешней Jade.

На основании быстро следовавших одно за другим приказаний, вытекавших оттуда передвижений судов и получавшихся донесений о местонахождении их, положение в 1 ч. 30 м. представлялось в следующем виде:

Самым внешним в море был *Strassburg* в 117ε, примерно в 30 милях к западу от Гельголанда, находившийся снова в бою с крейсерами и истребителями державшимися к югу от от него, в то время как *Cöln*, будучи в соседнем квадрате, к югу от *Strassburg*'а, также находился в бою с истребителями, так что можно предположить, что оба эти крейсера сражались с одними и теми же неприятельскими силами. Около 20 миль позади находилась в 134ε *Ariadne* и сообщала *Cöln*'у, что она идет на поддержку, тогда как *Stralsund* бывший в том же квадрате, шел к западу. На пути находились: *Stettin* в 151ε, *Kolberg* в 138ε и *Danzig* в 139ε, все на западном курсе (см. карты 5 и 19).

После этой общей картины обратимся снова к отдельным крейсерам, находившимся в бою. Из них *Stralsund* около 11 ч. у. вышел из шлюза Вильгельмсхафена и, проходя мимо *Seydlitz*, получил приказание прожектором: «немедленно идти на подержку *Cöln*'а». От последнего вскоре после этого было получено сведение, что квадраты 132ε и 133ε следует считать подозрительными в смысле заминирования. Однако, в данном случае, как уже упоминалось, это было ошибочно и основано на неверной передаче нумеров квадратов в радио *Stettin*'а о вероятном минном заграждении квадратов к северу от Гельголанда. Вследствие этого, некоторые из выходивших крейсеров считали себя вынужденными обходить выше названные квадраты. Произведенная этим задержка оказала также влияние и способствовала тому, что не произошло своевременного соединения крейсеров перед встречей их с противником.

По получении сведения о первом бое *Strassburg*'а в 122ε, командир *Stsralund*'а кап. 1 р. Harder, пройдя плав. маяк Aussenjade, взял курс к месту боя; почти непосредственно перед устьем Jade была замечена неприятельская подлодка в

погруженном состоянии и по ней открыт огонь, но, видимо, без успеха. Произведенные во время дальнейшего перехода попытки установить связь с *Cöln*'ом не удались, так как последний не отвечал на многократные вызовы по радио; из этого было выведено, что радиостанция этого крейсера неисправна. Напротив, продолжавшиеся радиосообщения *Strassburg*'а, давали достаточно данных для попытки поставить истребители, о которых этот крейсер доносил, между ним и подходившим *Stralsund*'ом. К сожалению, была упущена возможность присоединить к себе для совместных действий находившийся в это время справа, правда, более тихоходный *Stettin*, так что вскоре затем и *Stralsund* оказался в одиночестве в 128е против превосходных сил. Сначала на 2 румба вправо от курса была услышана орудийная стрельба, которая видимо медленно переходила на левую сторону, затем увидели вспышки выстрелов и вскоре после этого, несмотря на туманную погоду, можно было различить три неприятельских крейсера, типа городов, которые, идя в кильватер, казалось, находились в бою с кем то, кого нельзя было рассмотреть, идущим противоположным от *Stralsund*'а бортом. Этот последний, чтобы принять участье в бою тотчас поворачивает на ONO (см. карту 25) и открывает огонь с дистанции около 40 каб. (72 hm.) (курсовой угол 280) по переднему крейсеру, который тотчас на него отвечает. Однако, видимость в это время настолько плоха, что наблюдение за падением снарядов не могло производиться с наблюдательного поста на мачте. При одном из первых залпов противника рвется одна из главных проводок радиотелеграфии, другой снаряд попадает в борт над кромкой брони, но не рвется, так что вода не протекает внутрь и судно не получает никаких повреждений. От дальнейших попаданий удается уклоняться быстрыми изменениями курсов. Но затем невидимый противник неприятельских судов, находившийся к западу, очевидно, оставляет их в покое, так что огонь трех крейсеров сосредоточивается исключительно на *Stralund*'е; последний видит себя поэтому вынужденным уклониться от превосходных сил противника и поворачивает, не будучи ими преследуем.

Почти в то же время и в непосредственной близости (в круге радиусом лишь 8 миль), но совершенно отдельно друг от друга, развиваются три дальнейших боя, из которых два, для учавствовавших в них германских крейсеров *Ariadnë* и *Cöln*, должны были стать роковыми.

Но в то время, как судьба *Cöln*'а, до опубликования английского отчета, оставалась почти совершенно невыяснен-

ной, события с *Ariadne* могут быть прослежены подробно на основании донесения о бое командира этого крейсера кап. 2 р. Seebohm.

Крейсер *Ariadne*, флагманский корабль гаваньской флотилии Jade и Везера, стоял утром 28-го августа на внешней Jade. Когда был услышан орудийный огонь к югу от Гельголанда и была принята радио от *Stettin*: «прошу помощи крейсеров», *Ariadne* выходил в море, но снова вернулся, после того как орудийный огонь стих и неприятель, судя по радио-донесениям, видимо, удалился на запад. Только что вернувшись к устью Jade, *Ariadne*, однако, встретил *Cöln*, выходивший большим ходом к западу и вскоре после этого получил приказание: «*Ariadne* и *Niobe* по возможности идти на поддержку». *Niobe* находился в Вильгельмсхафене на погрузке угля, так что за *Cöln*'ом пошел один *Ariadne*; однако, так как *Cöln* шел очень большим ходом, то он быстро исчез в тумане. Командир *Ariadne* доносит о происшедших событиях следующее:

«Когда были приняты радио от *Mainz*'а и *Strassburg*'а что они находятся в бою с неприятельскими истребителями, курс был взят на эти суда, но с обходом подозрительных в отношении заминирования квадратов. *Cöln*, судя по его радио-донесениям, шел тем же курсом.

Около 1 ч. дня, на левом траверзе была замечена неприятельская подлодка, тотчас погрузившаяся и старавшаяся подойти к *Araidne*, но затем исчезнувшая, так что дело до ее обстрела не дошло.

Вскоре после этого, впереди с левой стороны был услышан орудийный огонь; курс взят на него. Незадолго до 2 ч. из тумана вырисовались два судна, из которых одно, находившееся прямо по носу, не отвечало на наш опознательный. В нем был распознан броненосный крейсер, почему *Ariadne* немедля повернула обратно (см. карту 26).

Второе судно было *Cöln* [1]), находившийся далее к северу и преследуемый противником, который немедленно перенес огонь с *Coln*'а на *Ariadne*, что безусловно спасло первый из них.

---

[1]) В подлиннике донесения сказано *Stettin* вместо *Cöln*. Командир *Ariadne* в то время действительно полагал, что видит перед собой *Stettin*; выраженное в донесении предположение, что *Cöln* был спасен вступлением в бой *Ariadne* не соответствует действительности в том отношении, что *Cöln* вскоре сделался жертвой своей судьбы.

Ariadne вскоре получила попадание в переднюю кочегарку, причинившее пожар в угольной яме, так что кочегарное отделение, заполненное дымом, пришлось покинуть. Оказались выведенными из строя 5 котлов и скорость крейсера упала до 15 уз.

Противник, который, судя по его силуету, был *Lion*, за которым вскоре показался второй английский линейный крейсер того же типа, принявший участие в бою, обстреливал *Ariadne* около $^1/_2$ часа на дистанциях от 30 до 22 каб. (55—40 hm.). Последнее расстояние определено на глаз, так как все дальномеры были выведены из строя.

Ariadne получил много попаданий тяжелого калибра, из них целый ряд в кормовую часть, бывшую всю в огне. То, что уцелело из находившегося там личного состава, обязано своим спасением лишь случаю. Но и носовая часть получила целый ряд крупных снарядов, из которых один, пробив броневую палубу, вывел из строя отделение минных аппаратов, а другой уничтожил центральный пост со всем находившимся в нем личным составом.

Средняя часть корабля и командный мостик, к удивлению, остались совершенно целыми.

Сколько всего попало в крейсер снарядов не поддается никакому учету. Многие, видимо, попадали в такелаж и разрывались. У некоторых снарядов наблюдалось, что они, ударяясь об воду, не разрывались. Много снарядов пролетало мимо справа и слева, так как *Ariadne* уходил от противника и представлял лишь узкую цель. Стрельба англичан была залповая с довольно большими промежутками между залпами.

Действие снарядов было преимущественно зажигающее. Все жилые помещения в носу и корме тотчас были охвачены ярким пламенем. Тушение пожаров при их возникновении было невозможно, благодаря сильному зажигательному действию снарядов и кроме того все приспособления для тушения пожаров над броневой палубой были уничтожены.

Около 2 ч. 30 м. противник внезапно повернул к W-ту. Я предполагаю что он не мог больше различать в тумане. *Ariadne*, который благодаря пожару в корме был окутан дымом.

На *Ariadne* артиллерийский огонь все время поддерживался из действовавших еще орудий, при чем под конец он был совершенно децентрализованным, т. к. все средства передачи приказаний были выведены из строя. Наблюдение из боевой рубки было невозможно вследствие дыма на корабле.

Несмотря на губительный огонь противника, личный состав действовал с громадным спокойствием, как во время учений. Раненые переносились санитарами. Все старались производить исправления повреждений по возможности самостоятельно. Старший офицер капит.-лейт Franck был убит снарядом, находясь с партией исправления повреждений в спардеке.

После отхода противника я сначала приказал тушить пожары аврально, но это, однак , оказалось невозможным. В кормовую часть нельзя было уже больше пройти, а вскоре должна была быть покинута и носовая часть. По отдаче приказания о затоплении погребов, удалось проникнуть только в носовой погреб, но выяснилось, что он уже был заполнен водой; откуда она туда попала, так и не удалось узнать.

Пройти к кормовому погребу оказалось невозможным. Произведенная еще до этого попытка открыть броневой люк в отделения I и II, в которых находились люди, тоже не удалась, так как он был погнут снарядом.

Машины и кормовая кочегарка оставались во все время боя неповрежденными, рулевой привод также.

Дальнейшее пребывание на корабле делалось все труднее и невыносимее вследствие жара и дыма, а также ввиду того, что находившиеся еще у орудий приготовленные патроны, начали взрываться. Впрочем, большого ущерба эти взрывы не производили: от них получалось много мелких осколков, разбрасываемых кругом и пробивших между прочим мостик снизу.

Личный состав с полным спокойствием собрался на баке, куда перенесли также раненых. Незадолго до 3 ч. подошел *Danzig* и прислал шлюпки.

С *Ariadne* также оказалось возможным спустить две шлюпки, так как средняя часть крейсера, как уже упоминалось, не так сильно пострадала.

В шлюпки сначала были погружены раненые при помощи концов с бака. Когда дальнейшее пребывание на баке постепенно стало невозможным остатки команды, по отданному приказанию, спрыгнули в воду. Умевшие свободно плавать добрались до *Danzig*'а и *Stralsund*'а который в это время также подошел. Неумевшие плавать, державшиеся на воде при помощи спасательных жилетов и коек, были подобраны шлюпками.

В это время пожары на уже выгоревшем корабле уменьшились и взрывы стали менее частыми.

Поэтому я с несколькими людьми, вернувшимися на одной из шлюпок с *Ariadne*, отправился на *Stralsund* чтобы попросить его командира взять *Ariadne* на буксир. Но последний в это время внезапно сильно накренился и в 4 ч. 25 м. перевернулся с поднятым флагом. Киль его можно было видеть еще некоторое время над водой (см. карты 19, 25 и 26)».

Steittin, предупрежденный падением крупных снарядов вблизи *Ariadne*, имел возможность немедленным поворотом своевременно уклониться от сокрушающего действия крупного калибра неприятельских линейных крейсеров.

Перед этим *Stettin* некоторое время задержался к югу от Гельголанда для передачи приказаний подлодкам и лишь около 12 ч. дня, когда его радиостанция была исправлена и он получил возможность возобновить получения радио, крейсер принял новые решения. Получаемые один за другим радио о курсах и местоположении *Mainz*'а, *Cöln*'а, *Strassburg*'а и *Stralsund*'а позволяли заключить, что все эти суда шли к одному и тому же пункту, так что к нему же направился полным ходом и *Stettin*. При этом крейсер вскоре оказался свидетелем и участником боя *Ariadne*, о котором командир *Sttetin*'а доносит следующим образом:

«В 1 ч. 40 м. впереди показался крейсер *Ariadne*, принятый нами сначала за английский минный заградитель. Обмен опознательными сигналами удался спустя лишь долгое время, когда стало несколько проясняться. Видимость в этот период подвергалась большим изменениям.

В 1 ч. 45 м. впереди был услышан орудийный огонь, который в 1 ч. 55 м. производил впечатление огня тяжелой артиллерии. В 1 ч. 58 м. были замечены сильные вспышки выстрелов и поэтому сделан поворот вправо, на обратный курс. Еще во время поворота были замечены сильные всплески от снарядов вблизи *Ariadne*, который поворачивал. Вскоре после этого наблюдались первые попадания в *Ariadne*.

Во время поворота *Stettin*'а в противнике были опознаны новейшие типы линейных крейсеров.

В 2 ч. 5 м. передовой линейный крейсер открыл огонь и по *Stettin*'у, на который я не отвечал в виду неблагоприятного для нас курсового угла и чтобы не облегчить противнику распознание цели вспышками своих выстрелов.

Снаряды противника ложились сравнительно близко от нас (около 2,7 каб.=500 м.) по обе наши стороны, спереди и сзади, но преимущественно давали перелеты. Мгла видимо не позволяла противнику производить точнее наблюдение

и корректировку. После примерно 10 выстрелов он прекратил огонь, но через несколько минут снова возобновил его на короткое время.

В 2 ч. 20 м., на S, на правом траверзе был усмотрен крейсер *Danzig*, шедший курсом W, но после сигнала прожектором с *Stettin*'а, о том, что за ним гонятся неприятельские линейные крейсера, он также повернул на Ost. В это же время противник. видимо, прекратил преследование.

На *Ariadne* были видны пожары в кормовой части, но он следовал за нами большим ходом; *Danzig*, шедший на правой раковине от *Stettin*'а, когда стрельба на западе затихла, повернул для оказания помощи *Ariadne*. *Stettin* пошел к Гельголанду для восстановления связи с флотилией подлодок.

Потерь и повреждений от огня линейных крейсеров на *Stettin*'е не было.

О деятельности крейсера *Cöln* — флагманского корабля I-го флагмана миноносцев к. адм. Maas, (командир кап. 2 р. Meidinger, офицер мор. ген. штаба ст. лейтенант Guggenberg) — не имеется никаких официальных данных. Около 1 ч. дня *Cöln* в последний раз сообщил свое местоположение; он находился в это время в 16,5 милях к NNW от плав. маяка Norderney на N-ом курсе. В 1 ч. 30 м. его последнее радио, не содержащее указания о месте, внезапно прерывается. С *Cöln*'а имеется единственный оставшийся в живых кочегар Neumann. Однако его показание, не может дать никаких сведений о маневрировании корабля, так как Neumann вышел на палубу лишь когда крейсер тонул. Несмотря на это, из имеемых данных и в соответствии с остальными событиями, можно почти безошибочно установить какими курсами *Cöln* должен был идти и какова была его боевая деятельность.

Cöln вышел полным ходом из Jade и шел за *Strassburg*'ом тем же курсом, однако не видя его из за пасмурной погоды. Так как *Strassburg* в 11 ч. 55 м. д. вступил в первый бой с истребителями и описал круг, то расстояние между ними и *Cöln*'ом должно было уменьшиться. Звуки орудийной стрельбы становились для *Cöln*'а все слышнее и слышнее. После этого стрельба на *Strassburg*'е замолкает на 10 минут и затем снова становится слышна на *Cöln*'е. Последний находился в это время лишь в 7 милях позади *Strassburg*'а и знал из донесений *Mainz*'а, что тот был на одной параллели с ним, в 20 милях к западу.

Этим самым, шансы на полное уничтожение окруженного тремя германскими крейсерами противника, были на лицо. Вероятно на *Cöln*'е в это время господствовало то же мнение, что и на *Mainz*'е, на котором в этот момент командир сообщил команде о встрече с противником через полчаса. *Cöln* до 12 ч. 50 м. идет за *Strassburg*'ом. Время от времени он должен был слышать впереди орудийную стрельбу, так как *Strassburg* вновь встретился с истребителями. Ввиду того, что курс *Strassburg*'а, вследствие уклонения его от выпускавшихся мин, не был прямым, то *Cöln*, в 12 ч. 50 м. вероятно находился в расстоянии не более 5—6 миль позади его. В это время *Mainz*, находившийся уже четверть часа в бою с истребителями, увидел неприятельские крейсера. Радио с *Mainz*'а об этом было еще принято *Cöln*'ом, так как последний передал его далее командующему разведочными судами. В это же время *Cöln*, должно быть, изменил курс на восемь румбов, на *WSW*, так как иначе он не мог бы оказаться в 1 ч. 30 м. в том пункте, где его позднее увидел адм. Beatty. Это изменение курса, оставляя в стороне радио, объясняется с военной точки зрения очень просто тем, что *Cöln* услышал на левом траверзе орудийный огонь с *Mainz*'а, который в это время находился в 9 милях; звуки стрельбы должны были быть слышны на *Cöln*'е так как неприятель — английские истребители и *Arethusa*, — с которым сражался *Mainz*, был между ним и *Cöln*'ом и *Arethusa* стреляла из 15 см. орудий. Поэтому, если *Cöln* хотел принять участие, что было вполне естественно для флагмана миноносцев, то он *должен* был сделать это изменение курса. Приблизительно через 20 минут после того, как *Cöln* повернул на новый курс, на котором он все время продолжает слышать приближавшуюся стрельбу прямо по носу, он увидел на левом крамболе *Arethusa* в бою с уходящими миноносцами (данные *Arethusa*). Скорость *Arethusa* в это время значительно уменьшилась и потому для *Cöln*'а представлялся случай выйти на путь отходивших к западу неприятельских миноносцев, тем более, что курсы для этого располагались очень благоприятно. С этой целью *Cöln* мог немного изменить курс с намерением облегчить положение *Mainz*'а и охватил истребители, едва бывшие еще в виду (карты 19 и 28). В 1 ч. 30 м. *Cöln* доносит, что находится с ними в бою. Это радио, как упомянуто, внезапно прерывается. Место не указано. Это было последнее сведение о *Cöln*'е. Дальнейшая его судьба сделалась известной лишь из британского донесения, к которому мы вернемся ниже.

Между тем *Strassburg* в результате боев с находившимися к Ost-у и N-у от него легкими силами был оттеснен все далее и далее к N-у и W-у и затем, временно освободившись от противников, снова повернул на S, откуда слышалась орудийная стрельба так что в начале боя *Ariadne* он находился всего в 5 милях к западу от места этого боя. Все бывшие у него очень короткие бои имели одинаковый характер. Английские истребители, завидев его, большей частью немедленно шли в атаку, но *Strassburg* медленным поворотом уклонялся от боя и держал их под огнем до тех пор, пока слабая видимость позволяла различать цель и наблюдать за падением снарядов. При этом, почти всегда неприятельские силы очень быстро исчезали из виду. При таких обстоятельствах, ведение артиллерийского боя, в виду необходимости быстрого перенесения огня на постоянно меняющиеся цели, пред'являло высокие требования к обученности личного состава. Действительность огня неприятельской артиллерии, несмотря на большой расход снарядов, была незначительна. В редких случаях неприятельские снаряды, выпущенные на близкой дистанции, рвались. Крейсер получил лишь одно попадание — 15 см. снаряд, попавший под большим углом в самую корму за броневым поясом; он прошел спереди и пробил переборку между I и II отделением под броневой палубой с единственным результатом, что туда протекла вода. Видимо, этот снаряд пролетел на вылет, не разорвавшись, так как не было найдено ни снаряда, ни его осколков и не удалось установить никаких признаков его разрыва. До 1 ч. дня было успешно отбито не менее трех атак истребителей. Из этих атак первая началась в 12 ч. 27 м., когда на правой стороне были усмотрены один скаут [1]) и несколько истребителей, эта стычка продолжалась 10 минут; в 12 ч. 49 м. атака повторилась, быть может, теми же истребителями (см. карту 27). Еще одна атака, на этот раз поддержанная двумя неприятельскими крейсерами, произошла в 1 ч. 4 м. При этом после третьего залпа было наблюдено попадание в середину одного из подходивших истребителей, после которого на нем показалось белое облако пара. В это время к югу или SW-ту от *Strassburg*'а, была ясно услышана орудийная стрельба, и одно радио с *Mainz*'а подтвердило предположение, что этот корабль следует искать в том направлении. Командир *Strassburg*'а дал в свою очередь радио: «место 117ε, курс W. Неприятель находится к югу»

[1]) Крейсер-разведчик малого тоннажа.

и пошел за истребителями, уходившими на SW, чтобы оттеснить их к ожидавшимся с SO и SW *Cöln*'у и *Mainz*'у и одновременно достичь с ними соединения. При этом вновь произошла безрезультатная атака истребителей, которая в 1 ч. 40 м. еще раз была повторена одновременно двумя группами, одной догонявшей и другой шедшей на встречу. В этот момент снова послышался орудийный огонь в SO-ом направлении; основываясь на полученной в 1 ч. 30 м. радио с *Cöln*'а; « место 105ε, нахожусь в бою с истребителями», это могло исходить лишь оттуда. Там, видимо, стреляли также и из орудий крупного колибра. *Strassburg* пошел по этому направлению и дважды вызывал по радио *Mainz*, указывая свое место и курс, но не получал ответа. *Cöln* также более не отвечал на соответствующий запрос в 1 ч. 38 м. Последний важный сигнал *Mainz*'а о появлении неприятельских броненосных крейсеров в это время еще не был известен *Strassburg*'у. Поэтому опасность собственного положения была сознана командиром вполне лишь когда в 2 ч. неожиданно по носу появился один неприятельский линейный крейсер, к которому собирались многочисленные истребители.

Кап. 2 р. Retzmann тотчас повернул от него и лег на курс N, чтобы избежать боя, результат которого, при превосходстве противника, которого *Strassburg* счел принадлежащим к типу *Shannon* с четырьмя 23,4 см. и десятью 19 см. орудиями, не представлял сомнений. Но N-ый курс влек за собой неожиданные опасности, так как через восемь минут в виду снова появляются уже замеченные ранее в этом районе силы, а именно — на короткое время на левой раковине в расстоянии 44 каб (80 hm.) два крейсера типа городов. От них удалось на столько своевременно уклониться поворотом на один румб вправо, что они через четверть часа опять скрылись из виду, не войдя в боевое соприкосновение с *Strassburg*'ом.

После того, как и на юге были замечены значительные силы, приходилось прекратить попытку искать в этом направлении соединения с другими крейсерами, этого можно было достичь лишь описав широкую дугу к N и Ost-у. Однако едва лишь этот маневр был начат, произошла новая неожиданность, так как в 2 ч. 30 м. д. вдруг появились на 4 румба вправо от курса, в 104ε правая середина, четыре линейных крейсера типа *Lion*, шедших в кильватере противоположным курсом. Расстояние до них было всего 44 каб. (80 hm.) [карта 19 и 27]. *Strassburg* мог спастись только если бы ему удалось, пользуясь пасмурностью, настолько

обмануть противника, чтобы тот его принял за англичанина. Чтобы оставить противника возможно дольше в этом предположении, кап. 2 р. Retzmann продолжал сначала идти тем же курсом, ибо всякое внезапное изменение курса должно было тотчас вызвать подозрение и привело бы корабль снова на вид только что скрывшихся из виду крейсеров типа городов. Лишь весьма постепенно курс был изменен на один румб влево; несмотря на это линейные крейсера были пройдены на траверзном расстоянии всего 41 каб (75 hm.). Обман удался, хотя неприятельский флагманский крейсер и делал сигнал прожектором *Strassburg*'у, на который этот последний не отвечал. Повидимому это были буквы U.A.R., вызов который в различных случаях уже наблюдался. В 2 ч. 42 м. неприятельские линейные крейсера скрылись из виду.

Таким образом, в течении 12 минут крейсер находился в непосредственной близости к превосходным силам неприятеля и каждая минута этого напряженного периода могла обнаружить обман, а тогда *Strassburg*'а, наверно, постигла бы участь *Mainz*'а или *Cöln*'а. Следовательно, лишь спокойное и решительное управление командира спасло крейсер и его личный состав из отчаянного положения.

С обнаружением линейных крейсеров идея заложенная в неприятельской операции была открыта. После прорыва через нашу передовую сторожевую линию, английские легкие силы должны были навести немецкие крейсера на находившиеся далее подлодки и сильные крейсерские эскадры. Другие подлодки, выставленные на позиции перед устьями рек должны были или воспрепятствовать выходу крупных германских сил, или причинить им потери прежде чем они успели бы припринудить британские крейсерские эскадры к бою. Английскому плану значительно благоприятствовала бывшая в тот день пасмурная погода. Она воспрепятствовала германским сторожевым силам своевременно составить понятие о силе и намерениях противника, благодаря чему неприятелю удалось при встречах с отдельными германскими крейсерами всегда иметь превосходство в силах.

Хотя *Mainz* уже в 1 ч. 3 м. и *Strassburg* — в 2 ч. и *Stettin* — в 2 ч. 10 м. донесли о появлении неприятельских линейных и броненосных крейсеров, но к сожалению это делалось в таких неопределенных выражениях, что командование оставалось в сомнении относительно типов замеченных судов и составе отрядов. Полное выяснение положения наступило лишь когда

Strassburg в 2 ч. 35 м. донес следующим определенным образом: «117ε, I Battle Cruiser Squadron[1]), курс SW».

В 2 ч. 25 м. дня командующий флотом приказал I-ой и II-ей эскадрам срочно развести пары. Почти одновременно с последним донесением было дано категорическое приказание вернуть все легкие крейсера и иметь на готове к выходу в море с наступлением темноты все флотилии миноносцев. После того как было ясно донесено о присутствии I-ой эскадры британских линейных крейсеров, командующий разведочными судами получил приказание: «большим крейсерам не вступать в бой с эскадрой линейных крейсеров». Было ясно, что и они оказались бы перед превосходными силами противника раньше чем успели бы подойти германские эскадры линейных кораблей. Командующий разведочными судами дополнил полученное приказание тем, что указал легким крейсерам отходить к *Seydlitz*'у.

В виду таких событий, напрашивается вопрос, почему такое приказание не было отдано еще раньше. В действительности однако, командующий флотом, до получения донесения о появлении неприятельских линейных крейсеров, имел впечатление, что наши легкие крейсера имели на своей стороне превосходство в силах. На основании полученных до 1 ч. д. донесений, он полагал, что дело идет об атаке двумя, максимум, четырьмя легкими крейсерами и двумя флотилиями истребителей, которая уже была отбита. Лишь когда полученные после 1 ч. д. радио показали ошибочность такого его предположения, командование флотом своим приказом об отозвании легких крейсеров, приняло участие в распоряжениях командующего разведочными судами. По этому поводу в военном дневнике последнего имеется заметка о том, что и он думал отдать такое приказание, но не исполнил своего намерения, так как легкие крейсера, как только было донесено о появлении линейных, должны были и так отойти; их должно было побудить к этому полученное ими тактическое обучение и правила крейсерской службы. Это несомненно правильно, но следует принять во внимание, что на легких крейсерах, находившихся временами в жарком бою на близкой дистанции, прием радио и передача радио-сигналов на мостик производилась с большими затруднениями, ошибками и отказами, в противоположность к спокойным условиям на державшихся далеко позади флагманских кораблях. Поэтому на последних, свободных от впечатлений боевых моментов, было легче судить об общей

---

[1]) 1-ая эскадра линейных крейсеров.

обстановке. Своевременный приказ, который конечно не должен был выходить из рамок формы общих указаний, несомненно означал бы поддержку находившихся в бою судов и снял бы некоторую часть ответственности с командиров, тем более, что последним, конечно, тяжело было решиться начать отступление ввиду нахождения их товарищей в бою с превосходными силами.

Однако, приказ об отступлении достиг бы цели только если бы был отдан не позднее 12 ч. 30 м. дня. Но тогда, вероятно, не было бы установлено присутствие крупных неприятельских сил. Следствием такого приказа был бы вероятно тогда упрек командованию в преувеличенной осторожности и недостаточности решимости к наступлению, тем более, что во флоте жил дух предприимчивости и желание сойтись с противником. Как бы то ни было, роковой ошибкой командования следует признать мысль, что неприятель не поддержит легкие силы, атакующие так далеко от собственной базы, своими крупными силами и что он произведет попытку прорыва с недостаточными средствами. Это ошибочное мнение, правда, частью или в целом разделявшееся всем флотом, и меры которые из него вытекали, а не геройское поведение легких крейсеров в обстановке, в которой они очутились лишь благодаря распоряжениям командования, явились причиной германских потерь.

* * *

Приказание об отходе дошло до судов, поскольку это было еще возможно, на их обратном пути, или на месте гибели *Ariadne*. Оно укрепило командира *Strassburg*'а в его решении предоставить соединение с *Cöln*, *Mainz* и *Stralsund* случаю и по возможности скорее искать соединения с большими крейсерами, взяв для этого сначала восточный, а потом южный курсы. На посылавшиеся *Strassburg*'ом регулярные донесения о местонахождении и боях вышеперечисленные крейсера отвечали, начиная с 1 ч. лишь редко, а с 2 ч. — вообще не отвечали, а потому не имелось никаких данных, чтобы судить об их местоположениях.

Между тем *Danzig* и *Stralsund* подошли к горевшему крейсеру *Ariadne*. Крейсер *Danzig*, командир кап. 2 р. Reiss, впоследствии погибший в бою при Скагераке командиром *Wiesbaden*, в 12 ч. 25 м. получил совместно с *München*'ом приказание немедленно выйти и идти к *Strassburg*'у. Идя к W-ту, во исполнение этого приказания, *Danzig* в 2 ч. 9 м д. оказался вблизи места боя *Ariadne*. В это время была слышна стрельба крупной артиллерии и было замечено падение не-

скольких снарядов, так что *Danzig* тотчас повернул к угрожаемому месту, взяв курс NWtW. На этом курсе вскоре был открыт уходивший большим ходом на NO *Stettin*, за ним — *Ariadne*. *Danzig* немедленно лег на курс параллельный *Stettin*'у и принял с него оптический сигнал о положении боя. Когда в 2 ч. 20 м д. было получено радио с *Stralsund*'а: «122 ε середина, влево, нахожусь в бою с тремя неприятельскими крейсерами», *Danzig* немедленно повернул снова на SSW-ый курс, чтобы соединиться с этим кораблем, надеясь там произвести полезную работу, тогда как на севере неприятельские броненосные крейсера, вероятно, преграждали всякое продвижение. Однако, это решение было оставлено, когда вскоре был разобран поднятый на *Ariadne* флажный сигнал: «имею крайнюю нужду в помощи». На этом крейсере нос и корма были в этот момент в огне и он видимо был лишен способности маневрировать. Поэтому, командир *Danzig'a* решил, несмотря на неприятельские броненосные крейсера, оказать ему помощь. Он подошел насколько возможно близко и начал перевозку экипажа *Ariadne* двумя шлюпками. Чтобы получить прикрытие, *Danzig* в 2 ч. 50 м. дал радио, в котором, указав свое место, сообщил: «спасаю людей с *Ariadne*». Однако, передача этой радио была очень трудна, так как на близь находившемся *Ariadne* (около $^1/_4$—$^1/_2$ каб.) с большим шумом выходил пар и быстро следовали один за другим взрывы.

Во время описываемых здесь событий, *Stralsund*, с прекращением своего боя, отошел миль на 5 в восточном направлении, когда увидел *Kolberg* и затем снова услышал орудийную стрельбу. Повернув к *Kolberg*'у, он через несколько минут распознал *Danzig* и *Ariadne* и принял участие в спасании людей (см. карты 19 и 26).

Крейсер *Kolberg*, командир кап. 2 р. Widenmann, после выхода тоже искал соединения с *Strassburg*'ом, но при начале боев этого последнего, находился еще далеко позади, так как *Kolberg* не мог идти более 22 узл. и шел зигзагообразными курсами, ввиду опасности от подлодок. В 2 ч. 5 м. на левом крамболе был услышан орудийный огонь, причина которого выяснилась благодаря радио с *Stralsund*'а: «нахожусь в бою с 3 малыми крейсерами типа городов, курс Ost». В 2 ч. 20 м. в виду показался и сам *Stralsund*, почему *Kolberg* также повернул на курс Ost, ибо дальнейшее продвижение на запад, в виду полученных за это время донесений *Strassburg*'а и *Stettin*'а о неприятельских линейных крейсерах, было бесполезно. Однако, командир не отказался от попытки соединиться

с *Strassburg*'ом, курс был изменен на NO, чтобы попытаться встретиться на этом курсе, после большого обхода. Вскоре была опознана *Ariadne* с другими судами, достаточными для спасательных работ, а потому командир *Kolberg*'а решил пройти вперед на NW, чтобы разведкой в этом направлении охранить спасательные работы от противника. Это казалось тем более необходимым, что имелось донесение о нахождении неприятельской эскадры линейных крейсеров в расстоянии всего 14 миль. Хотя такое решение и не соответствовало точному смыслу приказания об отступлении командующего разведочными судами и *Kolberg* рисковал быть также потопленным, все же решение командира крейсера служить охраной против противника было правильно и неизбежно. Командующий разведочными судами был по радио извещен о положении. В 3 ч. 45 м. с N-а показался *Strassburg*, который сообщил, что четыре неприятельских линейных крейсера в последней раз были замечены в 117 ε; вскоре после этого показались и собственные линейные крейсера *Von der Tann*, *Moltke* и *Seydlitz* (карта 19 и 27).

Первыми вышли *Von der Tann* и *Moltke* под командой 3-го флагмана разведочных судов к. адм. Tapken и в 3 ч. д. прошли плав. маяк Aussenjade, т. е. приблизительно через два часа после первого донесения о появлении неприятельских линейных крейсеров. *Seydlitz*, под флагом командующего разведочными судами, отстал из-за повреждения в холодильнике, а *Blücher* задержался выходом из гавани через шлюзы. Чтобы не дать возможности неприятелю одновременно прорваться в Германскую бухту с севера, *München*'у, еще в 2 ч. 6 м. д. было отдано приказание произвести разведку в направлении на Amrum, вместо него был оставлен на позиции кр. *Hela*.

К. адм. Tapken оказался поставленным перед трудной задачей, так как с *Mainz*'а и *Cöln*'а за последние два часа не поступало больше никаких донесений и потому определить их местонахождение, хотя бы приблизительно, было нельзя. Поэтому, когда было получено донесение *Stettin*'а: «*Ariadne* сильно поврежденный—в 121ε», было сразу принято решение идти сначала в этот квадрат для оказания поддержки находившимся в нем судам, тем более, что полученное в 2 ч. 31 м. донесение с *Strassburg*'а рассеивало сомнение в том, что и он нуждается в помощи. Полученное вслед за тем от к. адмирала Hipper приказание до его подхода на *Seydlitz*'е не выходить далее 126 ε, ограничило свободу действий вышедших крейсеров. Адмирал не хотел, чтобы линейные крейсера под-

ходили к противнику отдельными группами, желая использовать их соединенно.

Идя со скоростью 25 уз. в сопровождении VII-ой флотилии миноносцев, крейсера около 3 ч. 25 м. д. подошли к месту гибели *Ariadne*. Придя туда, 3-ий флагман разведочных судов немедленно выслал 16-ую полуфлотилию миноносцев в западном направлении, чтобы она дополнила принятое на себя там *Kolberg*'ом охранение. В 4 ч. 25 м. *Ariadne* после взрыва котлов перевернулся и затонул в $\varphi = 54° 06,8$ N и $L = 7° 14,5$ Ost, после того как вся оставшаяся в живых часть экипажа была спасена.

Когда в 4 ч. 10 м. д. на месте гибели появился и к. адмирал Hipper на своем флагманском корабле крейсере *Seydlitz*, он сейчас же организовал короткое продвижение линейных крейсеров на NNW ,при котором *Kolberg*, *Stralsund* и *Strassburg*, а также VII-ая флотилия миноносцев образовали боевое походное охранение, в то время как большие суда следовали в растянутом строе, на дистанции 4,5 каб. (8 hm.) друг от друга, со скоростью 15 уз. (см. карту 19). Одновременно с этим, III-ей флотилии миноносцев, находившейся в Эмсе, было дано распоряжение быть в готовности для ночной операции.

Так как командующий флотом еще раньше приказал не рисковать линейными крейсерами, а с другой же стороны имелось очень мало шансов войти снова в соприкосновение с противником даже для применения миноносцев в ночных атаках, то целью продвижения было намерение оказать поддержку при отходе *Cöln*'а и *Mainz*'а, или, по меньшей мере, установить их отсутствие. На повторные вызовы по радио ответов не получалось, запросы у других крейсеров также не дали никаких результатов. При этом линейные крейсера в северной конечной точке своего продвижения прошли мимо места гибели *Cöln*'а всего в расстоянии 6 миль, а один из легких крейсеров подходил к нему на 4 мили. Только этой несчастной случайности следует приписать то обстоятельство, что находившиеся еще в это время на воде остатки экипажа *Cöln*'а не были найдены и спасены. Впрочем, по общей обстановке, вряд ли можно было расчитывать найти в этом районе оставшихся в живых, так как можно было с уверенностью предположить, что со стороны английских судов было сделано все для спасения и взятия в плен, ибо в этом им не могли помешать дальнейшие бои, которых не было. Этим объясняется также и то, что для обыскания места боя не было оставлено никаких легких сил и в частности миноносцев и что туда

не были посланы для той же цели госпитальные суда. В 5 ч. дня, когда и *Blücher* присоединился к остальным крейсерам, продвижение было прекращено с целью войти в *Jade* еще до наступления темноты. Суда не должны были без всякой пользы подвергаться опасности ночных атак подлодок и должны были своевременно, до наступления малой воды, пройти бар Aussenjade.

Охранение Германской бухты было вновь восстановлено и позиции на ночь заняты согласно плана: VIII-ая флотилия миноносцев заняла наружную, а сторожевые суда—внутреннюю линии, поддержкой их служили крейсера *Kolberg*, *Hela* и *München*. Еще перед этим воздушные силы получили приказание произвести разведку в районе 100 миль к NW от Гельголанда, при чем было установлено отсутствие каких бы то ни было неприятельских сил, кроме подлодок. Поэтому командующий флотом отказался от намерения послать на ночь флотилии миноносцев для атак отходившего противника. Участвовавшие главным образом в дневных боях легкие силы вернулись и в 9 ч. 23 м. веч. *Seydlitz* стал на якоре на рейде Вильгельмсхафена.

* *
*

Лишь из английского донесения выяснилась судьба *Mainz'a* и *Cöln'a*.

Их противниками были не крейсера типа городов, как сначала донес *Strassburg*, а снова *Arethusa*, *Fearless* и I-ая флотилия истребителей, на которых *Strassburg*, во время своего преследования, наткнулся в 11 ч. 55 м, у..

По донесению коммодора Tyrwhitt, к этому времени на *Arethusa* снова был пополнен запас патронов на палубе и все орудия, за исключением двух 10,2, см. приведены в порядок. Однако, несмотря на это положение вследствие огня *Strassburg'a*, т. е. единственного германского крейсера, сделалось вскоре настолько критическим, что только предпринятые немедленно атаки истребителей и сильная поддержка *Fearless'a* спасли английский флагманский корабль от тяжких повреждений и, быть может, даже от участи попасть в руки неприятеля. Это совершенно ясно высказывается в донесении коммодора Tyrwhitt. О действительности германского огня он выражается следующим образом: «огонь этого крейсера по нас был весьма быстрый и почти совершенно точный. Залп за залпом ложились в расстоянии от 5 до 15 саж. (10 и 30 м.) от судна, но ни один снаряд не попал. Две выпущенные по нас мины, были верны по направлению, но всплыли еще не

дойдя до цели». Не говоря уже про то, что с *Strassburg*'а вообще не было выпущено никаких мин, но если даже допустить, в противоположность наблюденному с *Strassburg*'а, что действительно ни один германский снаряд не попал, то остается непонятным, почему положение, как это ясно высказано, должно было сделаться критическим. Во всяком случае, дальнейшее изложение также не соответствует действительности, а именно, что *Strassburg* был сильно поврежден 15 см. орудиями *Arethusa* и, видимо, блестяще управляемым огнем *Fearless*'а, ибо как уже упомянуто, *Strassburg*, во время своих многочисленных боев 28 августа, вообще получил лишь один снаряд, а именно 15 см., который не разорвался. Еще менее верно, в противуположность английскому донесению, что *Strassburg* вследствие этого начал отступать к Гельголанду; возобновить бой с *Arethusa* ему помешали новые, подходившие с востока, английске силы.

Какие силы принимали участие в дальнейших боях *Strassburg*'а из английского донесения не видно. Но вряд ли мы ошибемся, если скажем, что это были отдельные легкие крейсера I-ой легкой крейсерской эскадры и рассыпавшиеся истребители, которые после преследования судов внешней германской сторожевой линии искали соединения со своей эскадрой линейных крейсеров. И эти силы, также значительно превосходившие числом отдельный германский крейсер, уклонились от решительного боя с ним.

Донесение коммодора Tyrwhitt и в дальнейшем содержит данные, могущие быть оспариваемы. Так он утверждает, что *Arethusa* уже через четыре минуты после прекращения боя с *Strassburg*'ом увидел *Mainz* и вступил с ним в бой, в котором лишь 25 минут спустя приняла участие и I-я легкая крейсерская эскадра, уже после того, как *Mainz* потерял способность управляться, находился в огне и в состоянии близком к потоплению. В действительности, бой *Arethusa*—*Mainz* начался в 12 ч. 30 м. дня и до 12 ч. 45 м., т. е. до момента вступления в него трех крейсеров I-ой легкой крейсерской эскадры (*Southampton*, *Birmingham* и *Liverpool*), результаты его оставались совершенно невыясненными. От этих крейсеров *Mainz* получил первые попадания и он сделался жертвой лишь их превосходства в силе, а не *Arethusa*. Насколько мало в состоянии был в это время флагманский корабль коммодора Tyrwhitt уничтожить вполне боеспособный германский крейсер, после того как он оказался не на высоте даже против такого мало боеспособного судна, как *Frauenlob*, видно уже из того, что коммодор, вскоре после первой встречи

с *Strassburg'*ом делал различные настойчивые сигналы с просьбой о помощи вице-адмиралу Beatty. Так как одновременно с этим такие же просьбы поступали и от коммодора Keyes, командовавшего подлодками и находившегося на истребителе *Lurcher*, то Beatty немедленно послал легкую крейсерскую эскадру, три судна которой как раз своевременно подошли, чтобы решить бой с *Mainz'*ом в благоприятную для англичан сторону. Но еще раньше чем эта эскадра могла подойти к месту боя, последовали дальнейшие тревожные сигналы с *Arethusa*, в которых он доносил о появлении большого германского крейсера и сообщал, что его сильно теснят и что он настоятельно нуждается в помощи. Вероятно, тут произошла ошибка и *Strassburg* с его четырьмя трубами был принят за один из наших старых броненосных крейсеров. Подобные же сигналы получались и от начальника I-ой флотилии. Эти радиотелеграфные просьбы о помощи не согласуются с позднейшим описанием боевой обстановки в донесении коммодора Tyrwhitt, но они более соответствуют действительному положению чем последнее. Во всяком случае они были так оценены командующим эскадрой линейных крейсеров. Этому последнему положение казалось тем более критическим, что легкие английские силы в это время находились между Jade и Эмсом. Такая его оценка обстановки была несомненно правильна [1]). Если посмотреть на положение германских крейсеров в 2 ч. д. и их места по отношению к английским (см. карту 29), то английские нападавшие силы действительно оказываются совершенно охваченными на пути их отступления пятью германскими крейсерами. Если принять во внимание неблагоприятные условия погоды и тактически запутанное положение, то получится картина того, на что были способны германские крейсера в разведочной службе. Судьба атаковавших английских сил была бы в самом деле решена, если бы им не была быстро оказана помощь. Это побудило командующего английскими линейными крейсерами принять решение соответствовавшее обстановке, которое сделалось роковым по меньшей мере для трех германских судов.

---

[1]) Донесение Beatty в этом месте гласит буквально следующее: «незадолго до 12 ч. были приняты различные радио, из которых явствовало, что коммодор (T) на *Arethusa* и коммодор (S) оба нуждаются в помощи. Я приказал легкой крейсерской эскадре поддержать флотилии миноносцев. Позднее я принял сигнал коммодора (T), что он атакован большим крейсером, и дальнейший сигнал, что он находится в очень стесненном положении (hard pressed) и просит о помощи. Начальник (D) первой флотилии также сигнализировал, что он нуждается в помощи. После всех этих сигналов положение мне показалось критическим».

Когда были получены просьбы о помощи, адмирал Beatty уже был обеспокоен судьбой посланных ранее двух судов легкой крейсерской эскадры, которые еще не возвратились. Поступившие до тех пор сигналы также не внесли никакой ясности. Наоборот, последнее радио о появлении большого крейсера, казалось, указывало, что и сама легкая крейсерская эскадра без поддержки не справится с положением. Поэтому он тотчас двинулся вперед с линейными крейсерами, так как, если дальнейшая поддержка могла иметь значение, то она должна была, по его собственному выражению, «быть подавляющей и проведенной в исполнение с большой поспешностью». При этом приходилось идти на риск опасности от неприятельских подлодок, в виду наличия для охранения всего четырех истребителей. Однако, это было тем легче выполнимо, что собственная большая скорость затрудняла атаки подлодок, а совершенно гладкая поверхность моря облегчала своевременное их открытие. Тем не менее, предположение о присутствии подлодок, казалось, подтверждалось, так как думали, что до 12 ч. дня подверглись атакам трех подлодок, хотя в это время все германские подлодки находились в Гельголанде. Наиболее серьезную опасность при своем продвижении Beatty усматривал в возможности появления германской эскадры линейных кораблей, хотя он и надеялся, что таковая не сможет своевременно подойти, если ему удастся достаточно быстро нанести свой удар.

До этих пор английские линейные крейсера, а именно *Lion*, *Princess Royal* и *Queen Mary*, из первой эскадры линейных крейсеров, усиленной *Invincible* и *New Zealand*, располагались в готовности приблизительно в 30 милях к северу от Эмса, в виде прикрытия на случай отступления легких сил. В 12 ч. 30 м. д., имея впереди адмирала, они наибольшим ходом направились к востоку. Это было роковое приближение для германских судов. В 1 ч. 15 м. они встретили *Fearless* и I-ую флотилию истребителей, отступавших к западу и затем легкую крейсерскую эскадру в бою с далеко выдвинувшимся вперед *Mainz*'ом, который казался уже сильно подбитым. Открывали ли линейные крейсера по нему огонь—остается не выясненным, так как в это время наблюдение с *Mainz*'а уже было ненадежно, из донесения английского адмирала этого тоже не видно. Во всяком случае, линейные крейсера вскоре после того, как увидели *Mainz*, повернули на курс NO, так как оттуда слышалась снова артиллерийская стрельба.

По дальнейшим словам английского донесения, там происходил бой на дальней дистанции между *Arethusa* и III флотилией и германским крейсером типа *Kolberg* (это был *Cöln*). В 1 ч. 30 м. эти суда были открыты *Lion*, при чем германский крейсер находился слева от британских линейных крейсеров. (См. карту 28). Вице-адмирал Beatty тотчас взял курс на восток, чтобы отрезать этот крейсер от Гельголанда и в 1 ч. 37 м. приказал открыть по нему огонь. Одновременно с этим *Cöln* также повернул и пытался уйти от линейных крейсеров к Гельголанду, но вскоре должен был отказаться от этой попытки, так как преследовавшие его шли со скоростью 27—28 узл., и в 1 ч. 42 м. повернул на NW. Он, видимо, еще имел надежду уйти от гибели, тем более, что в 1 ч. 56 м. линейные крейсера увидели другой германский двухтрубный крейсер на правом крамболе, шедший им навстречу, на который они и повернули [1]). Это был *Ariadne*, который вскоре после этого был накрыт залпами с *Lion* и от них загорелся. Когда он, горя и видимо погружаясь, скрылся в тумане, англичане оставили его в покое. К этому, у английского адмирала, вероятно, имелась важная причина. За это время его истребители донесли, что далее к востоку замечены плавающие мины. Однако, это была ошибка. Видимо за мины были приняты плавающие ящики из под патронов, употреблявшиеся в германском флоте. Плавучие мины, за все время войны, никогда не употреблялись германскими силами. Впрочем такое донесение оказалось достаточным, чтобы заставить Beatty отказаться от дальнейшего продвижения на восток, тем более, что наступало время для соединения всех сил и возвращения. Но до этого, надлежало еще совершенно уничтожить первый обстрелянный германский крейсер; с этой целью линейные крейсера легли на обратный курс, описав большую дугу влево. Вскоре показался *Cöln с еще поднятым флагом*, шедший малым ходом на SO. Из этого следует, что *Cöln*, заметив, что англичане направили свой огонь на другие цели, пытался скрыться в противуположную сторону, пользуясь пасмурностью. Его скорость должно быть была очень невелика и он, вероятно, сильно пострадал, иначе адмирал не отметил бы особо, что при этой последней встрече на нем *еще* развевался флаг. Когда *Cöln* увидел, что английская эскадра скрывается из виду к NO, он пытался пересечь

[1]) Это совершенно точно совпадает с данными командира *Ariadne*: *Cöln* был временно освобожден и скрылся из виду английского адмирала, но, как говорится в донесении: «и германский крейсер, находившийся севернее, был преследуем противником и несомненно спасен лишь появлением *Ariadne*».

курс противника, позади него, взяв для этого SO-ый курс и не предвидя внезапного его возвращения. Огня двух орудийных башен английского флагманского корабля на близкой дистанции было достаточно, чтобы по накрытии крейсера двумя залпами, потопить его в 2 ч. 35 м. д. С гибелью этого корабля нашел геройскую смерть первый германский адмирал, контр адмирал Maass. Он уже был убит, когда крейсер тонул. В нем минное оружие потеряло одного из выдающихся руководителей, которому, к несчастью, не выпало на долю применить его в бою или в ночной атаке на неприятеля. В то время, как погибал *Cöln*, другой германский крейсер, *Strassburg*, почти одновременно проходил мимо неприятельских линейных крейсеров в расстоянии всего четырех миль. Его счастливое спасение следует отнести к тому, что внимание английских судов в это время было почти исключительно поглощено тонувшим *Cöln*'ом.

К сожалению, в данном случае англичане при спасении погибающих выказали не такое рыцарское отношение, как при гибели *Mainz*'а. Хотя, как говорится в британском донесении, для этой цели были тотчас высланы находившиеся при линейных крейсерах истребители, они вскоре вернулись обратно с докладом, что никого не нашли. Такое утверждение было неправильно, как будет доказано ниже.

Гибелью *Cöln*'а заканчиваются бои этого дня. Не встретив равноценного себе противника, линейные крейсера в 2 ч. 40 м. повернули к N-ду и прикрывали отход остальных сил до наступления темноты, при чем и *Queen Mary* и легкий крейсер *Lowestoft* маневрированием несколько раз уклонялись от воображаемых атак подлодок. В 7 ч. в. все истребители или были в сборе—или имелись сведения о том, где они находятся. После этого линейные крейсера, имея легкие крейсера в арьергарде для прикрытия, направились далее к северу «в соответствии с приказаниями главнокомандующего». Следует предположить, что они соединились в северной части Северного моря с «Большим флотом», находившимся 28 августа также в море и бывшим в 7 ч. у. к SO-ту от Оркнейских островов в $\varphi = 58°2'$ N и $l = 0°2'$ W; для защиты от подлодок он имел две флотилии и продвинулся на юг, имея впереди крейсерское охранение, но видимо не далее параллели 58°. Около полдня флот во всяком случае находился лишь в $\varphi = 58°19'$ N и $l = 0°21'$ Ost [1]). В 8 ч. 45 м.

---

[1]) Сведения о «Большом флоте» взяты из книги «The Grand Fleet» адмирала Viscount Jellicoe.

Liverpool, имея на борту 7 офицеров и 79 матросов с *Mainz*'а, был послан в Rosyth. Оказание помощи и спасение собственных судов было поручено к. адмиралу A. H. Christian.

Этот последний, по плану Адмиралтейства, должен был собственно руководить операцией и потому поддерживать ее подчиненными ему старыми броненосными крейсерами *Euryalus*, *Bacchante*, *Cressy*, *Hogue*, *Aboukir* и легким крейсером *Amethyst*. Главнокомандующий «Большим флотом», адмирал Jellicoe, как только он узнал об этой операции, сделал, однако, настоятельные представления о совершенной недостаточности такого состава прикрывающих сил и предложил, в качестве таковых, адмирала Beatty с подчиненными ему судами. Насколько это мероприятие было важно—показал исход боев. Старые и тихоходные броненосные крейсера к. адмирала Christian фактически так и не поспели к боям. Продвинулся ли этот адмирал со своими судами настолько к востоку, как о том можно думать из донесения *Strassburg*'а о замеченном крейсере типа *Shannon*, сомнительно. В английском донесении говорится лишь вообще, что он также занял позицию на западе для захвата могущих быть оттесненными туда неприятельских судов. Лишь в 5 ч. 30 м. он начал свое продвижение на Ost, для поддержки возвращавшихся легких сил. При этом сначала были замечены *Lurcher* с тремя истребителями. *Lurcher* присутствовал при гибели *Mainz*'а и, подойдя к борту тонувшего крейсера, спас 220 человек, из них много раненых. Они были переданы на *Bacchante* и *Cressy*, которые вернулись с ними в Темзу, в то время как *Amethyst* взял на буксир сильно поврежденный истребитель *Laurel*. Последний, видимо, очень пострадал уже в бою с *V 187* и затем при атаках на германские крейсера и получил не менее 5 серьезных попаданий. Командир был тяжело ранен, носовое орудие выведено из строя, один снаряд пробил главную паропроводную трубу, задняя дымовая труба была почти совершенно за бортом и, наконец, взрывы собственных патронов у орудий причинили дальнейшие тяжелые повреждения. Отчаянно отбиваясь, он настолько расстрелял свой боевой запас, что у него оставалось лишь по 3 выстрела на пушку. Будучи в таком беспомощном состоянии и находясь под угрозой «быть потопленным, или захваченным противником», он был спасен из своего критического положения лишь в последний момент, появлением своих крейсеров [1]). Истребитель *Liberty* после атаки на один из германских крейсеров также был

[1]) По одной статье в *Morning Post*.

выведен из боя. В него попало по меньшей мере три снаряда, из которых один вывел из строя динамо-машину, а другой пробил дымовую трубу.

Между тем *Arethusa* с 14 истребителями III-ей и 9 истребителями I-ой флотилии, после появления линейных крейсеров, продолжала свой отход. Но, после того как его скорость, постепенно уменьшаясь, дошла до 6 узл., крейсер, в 8 ч. в. совершенно лишился способности управляться. Он имел пары всего в двух котлах и должен был просить о помощи. Она была ему оказана броненосным крейсером *Hogue*, который в 10 ч. 30 м. веч. взял его на буксир и благополучно привел в Темзу, куда они, однако, прибыли лишь 29 августа в 6 ч. д. Этим операции закончились.

Если взять эту операцию после ее выполнения в целом, то можно твердо установить, что она без сомнения была успехом для англичан. В то время, как англичане не потеряли ни одного корабля или миноносца, с германской стороны погибшими оказались, кроме миноносца *V 187*, три легких крейсера. Из них особенно чувствительной была потеря *Cöln*'а и *Mainz*'а, так как, хотя они и не были самыми современными, все же их гибель, при малом числе наших легких крейсеров и медленности изготовления новых, должна была скоро отразиться весьма чувствительно на разведочной службе. Повреждения на остальных германских судах и миноносцах были незначительны, тогда как на английских крейсерах *Arethusa* и *Fearless* и истребителях *Liberty*, *Laërtes* и *Laurel* были столь серьезны, что только своевременная помощь прикрывавших сил спасла их от верной гибели. В результате, I-ая легкая крейсерская эскадра получила лишь незначительные повреждения и не имела убитых.

Соответственно потерям в судах и наши потери в личном составе были гораздо больше чем у англичан. На одном *Cöln*'е, кроме первого флагмана миноносцев к. адмирала Maass, мы потеряли 22 офицера и 484 унт. офицеров и матросов, а на *Mainz*'е 12 офицеров и 336 матросов попали в плен. Общие потери этого дня были: погибло 712, ранено 149, в английском плену 381, в числе последних много раненых. (См. таблица стр. 216).

Цифры эти представляют типичную картину того, как складываются потери во время морских боев, а именно сильное превышение числа погибших, против числа раненых и такое же превышение в потерях строевого состава над техническим; очень высокий процент погибших и раненых офицеров и, наконец, часто гибель всего личного состава, в случаях гибели корабля.

Потери в личном составе.

Судно.	Офицеры.			Кондукторы, гардемарины вольноопределяющиеся.			Унтер-офицеры и матросы.		
	Убито и погибло.	Взято в плен.	Ранено.	Убито и погибло.	Взято в плен.	Ранено.	Убито и погибло.	Взято в плен.	Ранено.
Ariadne	3	—	2	—	—	3	61	—	60
Cöln	22	—	—	17	—	—	467	—	—
Mainz	6	12	—	9	5	—	74	331	—
Frauenlob	—	—	2	1	—	—	3	—	26
Stettin	1	—	1	1	—	—	2	—	13
V 187	—	3	—	1	—	—	28	30	14
V 1	—	—	—	—	—	—	1	—	2
T 33	—	—	—	—	—	—	2	—	6
D 8	2	—	1	—	—	—	11	—	19
Всего	34	15	6	29	5	3	649	361	140

Английские потери, сравнительно с этими цифрами, поразительно малы, если только появившиеся до сих пор сведения верны. Однако, здесь пока имеются противоречия. Так например, в одной статье «Navy and Army Illustrated» от 7 ноября 1914 г. общие потери исчислены всего в 70 человек, тогда как по сведениям для прессы, от 1 сентября, число лишь погибших дано 69 человек, а по дальнейшим сведениям, на одном *Arethusa* было не менее 96 раненых и 9 убитых и на истребителе *Laurel* — 22 убитых и раненых. Между прочим, кроме командира истребителя *Liberty* был убит и флаг-офицер коммодора Tyrwhitt. Принимая во внимание упорную германскую оборону во всех отдельных боях и несомненно хороший результат нашей стрельбы, объяснение причины столь малых английских потерь требует еще дальнейших проверок.

В германском судостроении господствовало стремление установить необходимое равновесие между требуемыми весами за счет величины калибра орудий и в пользу остойчивости, защиты и числа орудий. При этом, для легких крейсеров сыграло роль требование флота в 1909—12 гг., чтобы легкие крейсера были в состоянии при отражении ночных минных атак держать под обстрелом одновременно по два миноносца с каждого борта. По этой причине летом 1911 г. было отставлено желательное и многократно обсуждавшееся повышение калибра и принято лишь летом 1912 г., после дополнительных обсуждений. Британский флот перешел с калибра 10,2 см. на 15 см. для легких крейсеров впервые в 1910 г., но при значительном увеличении водоизмещения и стоимости. Смешанное вооружение из двух 15 см. и десяти 10,2 см. типа *Bristol* (1909) не было у нас принято в виду связанных с ним неудобств в управлении огнем. Одновременное управление двумя различными калибрами оказалось нецелесообразным. Требование флота о сохранении пока более мелкого калибра можно было удовлетворить тем более спокойно, что для большинства тактических операций предусматривалась тесная совместная деятельность легких крейсеров с линейными. Боевая сила более крупного класса судов должна была служить дополнением к более слабой артиллерии легких сил.

При выборе калибра орудий для миноносцев эта точка зрения тоже оказала решающее значение. Миноносцы должны были днем подойти на минный выстрел к неприятельской линии под защитой артиллерийского огня линейных кораблей и крейсеров. Более сильное артиллерийское вооружение миноносцев было возможно лишь путем значительного увели-

чения их водоизмещения. Однако, последнее должно было бы по нашим соображениям вредно повлиять на способность к маневрированию и уменьшить шансы успеха в ночных атаках. По своей конструкции миноносцы должны были быть специальным типом судна *исключительно* для применения в указанной выше боевой обстановке.

Английские истребители же, как показывает уже название, строились в первую очередь для борьбы и уничтожения неприятельских миноносцев. Поэтому, когда 28 августа германские миноносцы оказались одни и без поддержки более сильных по вооружению судов против неприятельских истребителей, то, конечно, сейчас же должно было сказаться большое преимущество каждого отдельного английского судна над германским. Принимая во внимание, что англ. истребители были от 20 до 50% больше по тоннажу германских миноносцев, имели три 10,2 см. в 50 калиб. и один пулемет против двух 8,8 см. в 30 калиб. и четырех пулеметов, положение германских миноносцев во время артиллерийских боев было для них неизмеримо худшее. Более крупный калибр позволял англичанам вести стрельбу на больших дистанциях; с другой стороны действие 8,8 см. снаряда не останавливало истребителя и не могло его потопить. Имея кроме того превосходство в скорости, английские истребители были настолько опасными противниками, что германские миноносцы в этот день были обречены действовать лишь под прикрытием своих крейсеров, не будучи с своей стороны в состоянии добиться сколько нибудь решительных успехов. Даже допуская правильность одностороннего развития миноносцев для ночных атак и массовых дневных на неприятельскую линию, все же, судя по результатам этого дня, невольно напрашивается вывод, что при отражении в бою атак германских миноносцев истребителями первые вряд ли смогли бы подойти на минный выстрел к настоящей своей цели — крупным судам.

Кроме того, выяснилось также, что отдельный легкий крейсер может дать недостаточную защиту миноносцам, так как оказалось слишком трудным сосредоточить артиллерийский огонь против большого числа истребителей и достичь при этом решительных результатов; уже одно указание цели в первом бою *Stettin*'а оказалось почти невозможным. Подобный же опыт имелся, вероятно, и у противника. Для обоих сторон выяснилась необходимость снабдить крейсера особыми приборами для указания цели. В качестве такового был поднят вопрос об установке электрических указателей и приборов, позволяющих управляющему огнем плутонга давать всем

орудиям сразу из артиллерийского командного поста автоматически одну и ту же установку целика.

В остальном, опыт 28 августа указывал на то, что английскому оружию в этот день не удалось потопить хотя бы одно судно или миноносец непосредственно артиллерийским огнем. *Mainz*, даже после попадания в него мины, держался на воде примерно около часу и его броневая палуба, насколько удалось установить, всюду была цела; *Ariadne* и *V 187* затонули лишь после открытия кингстонов, взрыва подрывных патронов и прочих подобных мер собственного экипажа. С другой стороны надо признать, что был бы достигнут гораздо больший урон противника, если бы наши крейсера, подобно английским типа городов, имели бы 15 см. вместо 10,2 см. артиллерии, а наши миноносцы — артиллерию свыше 10,2 см. вместо 8,8 см. Только сравнительно мелким калибром нашей артиллерии можно объяснить, что некоторые неприятельские истребители, получив даже шесть и более попаданий, как это в двух случаях было установлено старшим офицером *Mainz*'а, избегли гибели. Кроме того, в двух случаях германские снаряды, вероятно с трубками внутреннего сгорания пробили форштевень и дымовую трубу истребителя не разорвавшись. Впрочем, такие случаи наблюдались у английских снарядов гораздо чаще. По донесению *Strassburg*'а почти половина неприятельских снарядов не разрывалась. Английские 10,2 см. снаряды, видимо, в общем были чугунные, снаряженные черным порохом и с малой разрывной силой, а их большой вес давал небольшое преимущество при стрельбе, по сравнению с легкими германскими снарядами.

Цель английской операции, очевидно, следует искать в первую очередь в желании дать общественному мнению доказательство боеспособности английского флота, после того, как до сих пор инициатива была в руках гораздо слабейшего германского флота. Не отказываясь от признанного верным принципа стратегической обороны, английскому флоту надлежало все же ответить на германские операции крейсеров, заградителей и подлодок и этот ответ должен был служит доказательством, что в английском флоте продолжают жить славные традиции, хотя изменившиеся условия современной морской войны и не позволяли ему занять его традиционную позицию непосредственно перед неприятельскими гаванями. Если бы при этом удалось выманить германские большие боевые суда из их выжидательного положения, которое для англичан было по справедливости неудобно, и нанести им потери, не подвергаясь особому риску, в первую очередь выставленными

на позиции подлодками, то это, конечно, еще более соответствовало английскому желанию. Так как операция была задумана для поддержания престижа, то следовало избегать всякой неудачи и риска. По этой причине исключалась возможность обстрела германских береговых укреплений и в особенности Гельголанда, считавшегося неприступным. Операция была задумана как молниеносный удар на германское сторожевое охранение, положение которого было перед этим подробно и успешно исследовано подлодками. Этой цели должны были соответствовать и средства: использовав тактические преимущества, которые в таких случаях и в особенности в морской войне, находятся на стороне нападающего, англичанам удалось во всех отдельных боях этого дня иметь подавляющее превосходство в силах. Однако, несмотря на все это, успех этого дня висел на волоске, так как германские крейсера показали такую лихость личного состава, такое хорошее обучение, способность офицеров и волю командиров даже против превосходных сил, что вся операция удара на германскую сторожевую линию едва не потерпела неудачи. Флагманский корабль атаковавших английских сил *Arethusa* был сильно поврежден уже в первом бою с гораздо более старым и слабейшим *Frauenlob* и оказался почти выведенным из строя в то время, как нападающему удалось одолеть лишь один миноносец передовой сторожевой линии. Затем, *Strassburg* и *Stralsund* также хорошо дрались в бою с более сильными противниками. Наконец днем, отходивший неприятель увидел себя охваченным германскими легкими крейсерами и ему уже угрожала полная гибель, когда как раз своевременно по необычайно благоприятной случайности, подошли линейные крейсера и державшаяся вместе I-ая эскадра легких крейсеров, решившие участь дня в пользу англичан.

В данном случае как раз германский дух наступления оказался роковым. После того как подвергавшиеся удару сторожевые флотилии уже были в безопасности, германским легким крейсерам не следовало идти к западу; это движение являлось главной ошибкой этого дня. Ответственность за нее лежит не столько на командирах крейсеров, инициативе и стремлению к атаке которых следует отдать должное, а на высшем командовании. Хотя инструкция для ведения морской войны и предписывает крейсерам самостоятельность действий, все же высшие командные инстанции должны были установить ее границы, принимая во внимание известное с 11 ч. 30 м. у. состояние погоды и невозможность при малой воде оказать поддержку главными силами. Флот

не расчитывал, что за атакующими имеются более крупные силы; наоборот, приказание *Mainz*'у одному зайти в тыл атакующим доказывает насколько ошибались в силе возможного противника. По объяснениям командующего флотом в его записке о действиях флота Открытого моря за первое полугодие войны, он, так же как и командующий разведочными судами, считали, что и в данном случае, так же как и в наших предыдущих операциях, произведенных лишь минными заградителями, легкими крейсерами и миноносцами у английского побережья, дело идет лишь о легких английских силах. В первом телеграфном донесении командующего флотом кайзеру большие потери приписываются наряду с неблагоприятными условиями погоды и «так долго сдерживаемому боевому духу и неудержимой воле судов сойтись с противником». Следует отметить, что командиры крейсеров, будучи направлены на преследование, действовали правильно. Когда же они, в пасмурную погоду, увидели себя находящимися против превосходного в силах противника, то уйти им ввиду меньшей скорости по сравнению с линейными крейсерами оказалось в большинстве случаев уже невозможно.

Впрочем и командиры крейсеров оставили командование в неизвесности об одном важном факторе для оценки обстановки. Только остров Гельголанд в 11 ч. 30 м. у. донес командующему флотом о плохой видимости, но ни одно судно, находившееся в море, не сообщило об ухудшении видимости и появлении тумана. Так как в устьях рек в это время была совершенно ясная погода, то командование в этом отношении действовало безсознательно под ложным представлением об обстановке. Затем возникает вопрос, не было ли бы целесообразнее около 9 ч. у., когда по радио-донесениям, бои к NW от Гельголанда были в полном разгаре, выслать из Эльбы в море на подкрепление II-ю эскадру, для выхода которой, в противуположность крупным боевым судам, не имелось никаких навигационных препятствий. Но и эта эскадра, даже при наивозможном ускорении, могла появиться с четырьмя судами в квадрате 116 ε, (центре крейсерских боев) лишь в 2 ч. 30 м. д.. Однако, по всей вероятности, подобно легким крейсерам, она также внезапно столкнулась бы с пятью британскими линейными крейсерами. Результат боя между самыми современными боевыми судами и старыми линейными кораблями не мог вызвать сомнений. Участие этих кораблей в бою, даже после возможных потерь, причиненных ими неприятелю, привело бы в конце концов к их гибели.

Из боев 28 августа был выведен тот урок, что суда сторожевой линии, при появлении значительных неприятельских сил, должны немедленно отходить под защиту укреплений Гельголанда и в устья рек, дабы не давать англичанам возможность одерживать дальнейшие успехи против легких сил. Поэтому поводу, командующий флотом, в своем донесении о боях от 30 августа, говорит следующим образом:

«Прорыв неприятельских сил в Германскую бухту 28-го августа является хорошо подготовленной операцией с большими средствами. Ей в высшей степени благоприятствовали господствовавшая погода и малая видимость. Следует предположить, что часто наблюдавшиеся с 21-го августа английские подлодки произвели разведку расположения наших сторожевых сил и что для выполнения операции выжидали погоды с плохой видимостью, которая и имела место в этот день. В расчет, видимо, был принят и дух предприимчивости и наступления, предполагавшийся в германском флоте. Из этого для нас вытекает первый урок: при подобных операциях противника, как бы это ни было тяжело, по возможности дольше удерживать свои силы от выступления, или же немедленно выходить со всем флотом, беря на себя риск возможных потерь от неприятельских подлодок. Противник, если он придет, появится только со своими самыми современными силами и с таким превосходством их, что он будет несомненно застрахован от серьезной неудачи.

Мы должны расчитывать на повторение таких и подобных операций при подобных же условиях погоды и видимости; наши собственные мероприятия должны быть таковы, чтобы при таких операциях не отдать в жертву превосходным силам неприятеля никаких имеющих боевое значение объектов для нападения до наступления решительного боя, конечно при условии, если характер операции не потребует применения всех сил, как, например, в случае попытки закупорить Jade и т. п..»

Однако, приказание немедленного отхода сторожевых сил в случае новых атак не решало главнейшего вопроса, так как, при невозможности немедленного выступления больших боевых судов, опасность приведения в расстройство сторожевых сил более быстроходными и превосходными в числе неприятельскими судами даже при ясной погоде, продолжало существовать как и прежде. Ошибка, заключавшаяся в применении легких сил на позициях сравнительно далеко от их опорных пунктов при одновременном стремлении беречь большие боевые суда в устьях рек и теперь еще не была ясно сознана.

В соответствии с этим интересно привести мнения некоторых начальников флотилий миноносцев, принимавших участие в боях 28-го августа. Так начальник 1-ой полуфлотилии миноносцев кап.-лейт. Tegtmeyer говорит следующее: «для миноносцев вредно большое расстояние передовой сторожевой линии от Гельголанда, как опорного пункта. Поддержка наших крейсеров располагалась лишь в непосредственной близости от Гельголанда. Эти недостатки будут еще более чувствительны в пасмурную погоду и для менее быстроходной флотилии. Поэтому, с точки зрения флотилии, целесообразнее перенести и дневную передовую сторожевую линию ближе к Гельголанду, где и иметь в готовности крейсера.

Подобным же образом высказывается командир *G 9* ст. лейтенант Anschütz: «можно назвать счастьем, что в этот день дежурными в передовой сторожевой линии находились I и V флотилии, скорость которых сравнительно не уступала английским истребителям».

Другой командир полагает, что при наличии двух-трех легких крейсеров на обоих флангах передовой сторожевой линии, было бы не трудно смять всю линию английских крейсеров и истребителей и потому считает такое усиление дневного и ночного охранения крайне необходимым. Еще далее заходит начальник V-ой флотилии, требующий наличия броненосных крейсеров для поддержки за передовой сторожевой линией. Однако, к удивлению, ни в одном военном дневнике, даже командующего, не имеется указания на то, что не отдельные мероприятия дня, а слабость всей системы виновата в испытанной неудаче. Что это действительно так, показывают следующие рассуждения:

Можно было сколько угодно усиливать сторожевые посты легкими крейсерами и даже большими боевыми судами, все же противнику оставалась возможность, произведя подлодками разведку всей системы охранения, довольно схематичной, атаковать превосходными силами передовую сторожевую линию в заранее намеченном месте, прежде чем успеют подойти подкрепления. Этого мнения был и начальник морского генерального штаба v. Pohl. Он доложил его кайзеру после 28-го августа, но не повлиял на изменение этой системы на деле. Усиление сторожевых сил не достигало цели и было ограничено числом судов, имевшихся в распоряжении, и необходимостью их чередования для пополнения запасов топлива, ремонта и отдыха личного состава. Против применения больших боевых судов на постоянных сторожевых позициях говорила и опасность от подлодок. Ясно понятая атакующим эта слабость

заключалась таким образом в самой системе. Теперь с ней было связано опасение, что то «уравнение сил», к которому мы стремились, при повторении подобных нападений медленно, но верно поведет к нашей невыгоде. Поэтому следует разобрать насколько действительно было тогдашнее охранение по отношению к числу требовавшихся сил и нельзя ли было достичь охранения другим способом, более легким и целесообразным. На первый вопрос следует ответить отрицательно, на второй—положительно.

Охранение, как ясно показало 28-ое августа, не воспрепятствовало проникновению неприятельских подлодок во внутреннюю Германскую бухту до устьев рек, несмотря на тройной ряд судов и, таким образом, оно не смогло выполнить своего главного назначения. Кроме того, ему не хватало силы сопротивляемости при больших дистанциях между отдельно расставленными миноносцами даже против самых слабых сил противника. С другой стороны, опасения прорыва неприятельских подлодок до устьев рек оказались преувеличенными. При создании этой организации бессознательно сыграла роль мысль о тесной блокаде Германской бухты противником. Некоторые видели в появлении английских сил 28-го августа даже начало тесной блокады. Однако, после того как взгляды на фактическую деятельность английского флота и на опасность от подлодок понемногу установились, должно было приступить к коренному изменению системы охраны Германской бухты. Охранение не должно было больше выходить за пределы дальности обстрела орудий опорных пунктов и потому должно было быть предоставлено всецело силам охраны гаваней. С этим было бы связано большое сбережение личного состава и материальной части вследствие значительного меньшего расхода сил. Взамен выставленных далеко вперед сторожевых линий, надлежало поставить минные заграждения, которые будучи выставлены на главных путях, рано или поздно наверно причинили бы противнику потери, прежде всего подлодкам, и лишили бы его уверенности при выполнении операций. Чем дальше от Гельголанда эти заграждения были бы выставлены, тем более неожиданно они действовали бы на неприятеля, в то время как обход и избежание этих заграждений путем принятия некоторых мер навигационного характера был бы более легок для собственных сил, чем для неприятельских.

Подобные заграждения были тотчас предложены командующим разведочными судами, основываясь на том, что недостаток от стеснения движения собственных сил будет вполне

покрыт даваемыми заграждениями преимуществами. Выставлявшееся до сих пор против подобной меры возражение морского генерального штаба, что она невыгодно может повлиять на свободу движений собственного флота, было правильно до тех пор, пока придавались ожиданиям о появлении неприятеля для боя вблизи Гельголанда. Однако, раз это предположение, ввиду оборонительного образа действий противника, больше не могло быть отстаиваемо, все говорило за то, чтобы защитить район развертывания собственного флота в Гельголандской бухте минными заграждениями. Поэтому командование флотом решило принять проект командующего разведочными судами и по выполнении необходимых предварительных работ приказало в сентябре поставить минные заграждения у Гельголанда, о которых будет сказано впоследствии.

По проекту командующего разведочными судами наблюдение за минным заграждением, а также дальняя разведка за пределами обстрела береговых батарей должна была быть возложена на летательные аппараты, миноносцы и подлодки, которые должны были своевременно доносить о приближении неприятельских сил. Расход большого числа подлодок на постоянной линии, выдвинутой вперед примерно на 60 миль, как предлагал командующий разведочными судами, при имеемом числе подлодок, значительно затруднил бы их в высшей степени желательное применение для наступательных целей.

Постановка минных заграждений для защиты Германской бухты вместе с тем освобождала бо́льшую часть легких сил для выполнения других задач. Вместо того, чтобы держаться в постоянных сторожевых линиях, они могли, смотря по обстоятельствам погоды и видимости, в бо́льшей чем до сих пор степени оказывать содействие дальней разведке летательных аппаратов и воздушных кораблей. Вместе с тем флотилии миноносцев, внезапными появлениями и действиями, могли в более сильной степени затруднить неприятельским подлодкам пребывание во внутренней Германской бухте, чем они были в состоянии это делать до сих пор, будучи связаны нахождением в постоянных сторожевых линиях. Значительно бо́льшая боевая сила собранных таким образом для атаки средств давала возможность немедленного нападения с достаточными силами, или же нанесения противнику потерь при его отступлении. Этим создавались во всяком случае лучшие перспективы для желаемого уравнения сил, чем при существовавшей системе. Но при этом было необходимо одно: не

только легкие крейсера, но и большие боевые суда должны были в таких случаях находиться в море для прикрытия миноносцев, готовыми немедленно принять участие в бою.

28-ое августа показало, что англичане, предпочитают появляться только с крупными и быстроходными силами. Поэтому, если бы мы в будущем высылали в море наши линейные крейсера или эскадру линейных кораблей для поддержки наших передовых сторожевых сил, то во всякое время мог произойти бой между большими боевыми судами. Уклониться от боя или прервать его было бы трудно, особенно, если в начале с судами произошли бы аварии. Но в таком случае вступление в бой остальных эскадр оказалось бы неизбежным и произошло бы решительное сражение, быть может, при неблагоприятных для нас обстоятельствах или в такой момент, который не соответствовал бы видам нашего политического руководительства. Эта мысль была главным тормазом в деле германского ведения войны на море, если вспомнить изданный для ведения войны на Северном море оперативный приказ, в коем высказывались соображения о необходимости сбережения больших боевых судов.

Но самое тяжелое последствие 28-го августа было не в материальной области, а в моральной. Отсутствие поддержки со стороны крупных сил тем более остро был воспринято личным составом легких крейсеров и миноносцев, что им вполне сознавалась высокая степень своей боевой подготовки, которая не оставляла сомнения в том, что при несколько более благоприятном соотношении сил успех был бы на германской стороне. Поэтому, ответственность за то, что это оказалось не так, была возложена на высшее командование по различным и часто неправильным причинам. К разочарованию в том, что большие боевые суда не приняли участья в наступательных действиях, прибавлялось трудно сдерживаемое недовольство, что не было достаточно энергичного руководства и при обороне. Во флоте замечалась склонность преувеличивать значение собственных потерь, и тем самым — английского успеха, в большей степени, чем они этого заслуживали. Вместо того, чтобы искать ошибку, главным образом, в организации охранения, флот начал копаться в мелочных недостатках и ошибках, преувеличивая этим их значение. Все это было типичным явлением неудачного исхода первого столкновения с противником. Требовалось известное время, чтобы преодолеть эти психологические следствия боя. Над всем господствовало однако сознание, что личный состав каждого отдельного судна и миноносца мужественно выдержал

боевое крещение. Стремление к нападению, существовавшее в германском флоте, не пострадало от впечатлений 28 августа, это показали набеги на английское побережье в течении ближайших месяцев.

В этом смысле командующий флотом несомненно угадал чувства личного состава, когда доносил кайзеру: «как ни тяжела потеря, но это первое столкновение с неприятелем явилось доказательством стремления к бою, упорной выдержки и высокой личной храбрости всех экипажей судов и миноносцев; доверие к собственной мощи не поколеблено, а выросло».

---

6. Английская блокада.

Появление крупных английских сил перед германскими сторожевыми линиями 28-го августа дало многим повод надеяться, что этим, быть может, начинается новая фаза английского ведения войны на море,—тесная блокада, или, по крайней мере, наступательная деятельность английских сил. Однако, очень скоро выяснилась ошибочность такого ожидания; неизвесность в каком районе Северного моря продолжает находиться неприятель и где его найти—продолжала оставаться в прежней степени. Ни походы подлодок, ни операции крейсеров и миноносцев не пролили света на вопросы о базировании, местопребывании и вероятных действиях британского флота. Самое большее, что можно было считать установленным, это что I и, быть может, также II флоты держатся далеко на севере, вне всякой возможности нападения наших легких сил, и временами крейсируют у западных берегов Норвегии, перед Ставангером и Аалезундом, что массы истребителей защищают восточное побережье Англии и что, вероятно, имеется постоянная линия наблюдения в направлении от Ставангера к шотландскому берегу. Затем, на основании немногих наблюдений с подлодок, предполагалось существование наблюдения за Скагерраком крейсерами и миноносцами, но единственная сторожевая линия, фактически установленная нашими разведочными силами, была линия истребителей перед Каналом, в направлении от Ярмута к плав. маяку Наак, на которой днем истребители заменялись подлодками.

Лишь теперь по окончании войны рассеивается та темнота, которая в то время столь сильно мешала германскому

морскому командованию разрабатывать серьезные операции, благодаря книге адмирала Viscount Jellicoe of Scapa—«Большой флот с 1914 по 1916». Поэтому, мы теперь можем, на основании его подробных данных, проследить деятельность неприятельского флота во время войны почти день за днем. Эти бывшие до сих пор для нас неизвестными сведения дают возможность проверить правильность наших собственных мероприятий и предположений и тем дополнить картину происшедшего.

В своем вступлении адм. Jellicoe определенно говорит, что пробная мобилизация флота, благодаря целесообразной организации и полной сознания ответственности деятельности морского министра и первого лорда, хотя и не без трений со стороны правительства, проводилась уже по наступлении периода натянутых отношений, а потому развертывание английских сил к началу войны было уже закончено. Этим с самого начала английскому командованию были обеспечены неоценимые преимущества.

Подробности развертывания видны из карты 30. Стратегическое основание для выбора северных опорных пунктов в морской войне с Германией выяснилось, однако, лишь в последние годы. Поэтому, оборудование Rosyth и Cromarty в начале войны еще не было закончено, а в Scapa Flow даже и не начато. Последнее обстоятельство ставило английское командование флотом в очень трудные оперативные условия, хотя против возможности внезапного нападения неприятельских подлодок и истребителей или даже всего германского флота имелись весьма веские доводы. За выбор этого порта, лежащего между пустынными и скудно обитаемыми Оркнейскими островами, в качестве главной базы британского флота говорило прежде всего его большое отдаление от германских баз (450 морских миль); затем, навигационные условия при наличии сильных и переменчивых приливо-отливных течений и богатого подводными опасностями фарватера ставили мало знакомому с ними противнику значительные препятствия; наконец, нападающий должен был быть готовым к тому, что перед нападением, или во всяком случае после него, на всем пути марш-маневра туда и обратно он будет объектом атак находящихся в море английских сил. Но в первое время английское морское командование находилось в постоянном беспокойстве за безопасность заходивших туда для погрузки топлива судов, до тех пор пока не была создана достаточная оборона этого порта от подлодок и истребителей. Поэтому, готовность к отражению атак не могла быть ослаблена и на якорной

стоянке и, ввиду недостаточности средств береговой обороны и слабости ограждений от подлодок, защита флота и во время его стоянки в порту возлагалась на те же переутомленные крейсера и истребители. Таким образом, опорный пункт не давал никакого отдыха для флота, державшегося по тем же причинам большей частью в море.

Хотя Scapa Flow и был избран уже за год или два до начала войны в качестве главной и оперативной базы флота на случай войны, но в виду недостатка денежных средств оборудование его, в особенности постройка укреплений, откладывалось с года на год. Поэтому, в начале не оставалось ничего другого, как свести с судов на берег для устройства временной защиты порта часть орудий, которые затем были усилены 10 и 15 см. орудиями, обслуживаемыми артиллеристами морского батальона (Royal Marines). Так как в первое время не могли быть изготовлены прожектора для этих укреплений, то от применения таких батарей ночью нельзя было ожидать многого. Поэтому, кроме судов охраны, у различных входов в порт были поставлены на якоря крейсера и истребители. Для неприятельских подлодок имелся лишь один доступный проход Hoxa-Sund, но и тот требовал необычайно умелого управления. Вполне надежную защиту представляли лишь сетевые и боновые заграждения, но изготовка их задержалась до зимы. До тех же пор приходилось довольствоваться лишь их имитацией, чтобы по крайней мере заставить противника поверить в их наличие.

Обеспечения против атак истребителей удалось скоро достичь использованием старых линейных кораблей для защиты порта. С этой целью *Hannibal* и *Magnificent* уже 6-го вгуста были потребованы от Адмиралтейства и направлены по назначению. 15-го августа к защите прибавились три гидро и два аэроплана.

Даже находившиеся в лучшей готовности опорные пункты Rosyth и Cromarty, при начале войны, оказались беззащитными против подлодок. Хотя в них и имелась достаточная артиллерия для отражения атак истребителей, но отсутствие бонов не исключало вполне возможности успеха и таких атак. Поэтому, при высокой оценке активности германских подлодок и миноносцев, существовало большое опасение возможности их атак даже внутри портов. Это неоднократно приводило в Scapa Flow к ложным тревогам, внезапным прекращениям погрузки топлива и немедленным выходам в море всех судов; последнее происходило даже ночью и в густой туман, при трудных и опасных навигационных условиях.

В действительности же, малый район действия германских миноносцев, затем исходивший из стратегической обороны общий план, предназначавший флотилиям миноносцев операции для обороны Германской бухты и необходимость беречь их в виду сравнительной их малочисленности для предполагаемого решительного боя, препятствовали германскому командованию флотом осуществлять подобные операции. Кроме того, с началом войны, ясно выяснилась необходимость использования миноносцев, за недостатком других подходящих судов, для борьбы с подлодками и охранения от них отрядов в походах.

Что касается подводных лодок, то для подобных наступательных операций, связанных с большой вероятностью потерь, их не имелось в достаточном числе; кроме того, тогда еще нам не была известна недостаточность средств обороны английских портов в той степени, в которой это здесь описывается.

Но оставляя даже в стороне недостатки обороны портов, можно сказать, что, по сравнению с портами Канала, оборудование северных опорных пунктов находилось в начале войны лишь в начальной стадии. В Scapa Flow не имелось ни плавучих доков, ни мастерских, ни приспособлений для погрузки угля. Уголь приходилось грузить исключительно с пароходов, производить ремонт—лишь при помощи двух плавучих мастерских *Cyclop* и *Assistance*. Так как обстановка требовала всегда ускоренной погрузки топлива, чтобы иметь возможность без задержки вновь выйти в море, все суда флота должны были по возвращении одновременно грузить уголь; требование это, конечно, увеличило число необходимых угольных пароходов до громадного размера.

Организация, в начале, никоим образом не соответствовала требованиям. В виду недостаточного числа угольных пароходов и нецелесообразности их приспособлений для погрузки, часто происходили задержки, которые, при наступательном образе действия противника, легко могли сделаться роковыми [1]). С другой стороны организация подобной базы делала флот очень подвижным. Сравнительно легко база могла быть перенесена в любой пункт, если бы стратегическая обстановка этого потребовала. Впрочем, потребовалось достаточное время, чтобы наладить организацию работы этого сложного организма, состоявшего из большого числа отдельных судов.

---

[1]) Rapidity of fuelling was of vital importance to the Empire (скорость погрузки имела жизненное значение для Империи).—Jellicoe «The Grand Fleet» стр. 84.

После того, как прокладкой кабеля была установлена прочная телеграфная связь с Адмиралтейством, 27-го августа было произведено дальнейшее расширение службы связи базы установкой двух радио-станций для местных надобностей; в то же время в дополнение к уже имевшимся в других пунктах пеленгаторная [2]) радио станция на Scapa Flow. должна была обеспечить возможность определять местоположение германских судов в море путем радио-телеграфного пеленгования.

Перед войной Отечественный флот состоял из I, II и III флотов, которые фактически включали все суда.

С началом же войны, как сообщает адм. Jellicoe, Адмиралтейство разделило Отечественный флот (Home Fleets) на две части, а именно—I или «Большой флот» (Grand Fleet) и II и III или «Флот Канала» (Channel Fleet). Подробности состава видны из таблицы 31. Кроме основных частей I-го флота в начале к *Grand Fleet* были присоединены некоторые другие, как, напр., расположенные в Harwich'e I и III флотилии истребителей, отдельное расположение которых от флота объясняется, главным образом, неподготовленностью северных опорных пунктов к принятию большого числа истребителей. Несмотря на такое отделение, они сначала были непосредственно подчинены Grand Fleet'у, чтобы действовать с ним в стратегической связи. Тоже относится и к подлодкам в Harwich. Однако, скоро выяснилась трудность подобной организации и последние, по предложению главнокомандующего, уже 9-го августа были переданы в подчинение непосредственно Адмиралтейству. У II-го и III флотов вскоре были взяты некоторые части и переданы «Большому флоту», а именно—четыре судна VI-ой боевой эскадры, VI-ая и X-ая крейсерские эскадры и, состоящая из семи старых крейсеров, эскадра минных заградителей. Применение этих судов в «Большом флоте» будет подробнее описано позже.

Совершенно независимо от «Большого флота» должен был оперировать «Флот Канала». Он состоял: из V-ой, VI и VII-ой боевых эскадр старых линейных кораблей, V-ой и VII-ой крейсерских эскадр и флотилий тральщиков с миноносцами. Из судов «Флота Канала», лишь V-ая и VI-ая боевые эскадры и V-ая крейсерская эскадра, перед мобилиза-

---

[2]) Радио-телеграфная установка, дающая возможность путем приема на слух звуков определять направление откуда они исходят. Если удается определить направление одновременно двумя станциями, выгодно расположенными, то пересечение обоих пеленгов дает место судна.

цией имели кадры команд. Но степень их обучения была такова, что они до применения их в боевой обстановке должны были пройти период подготовки в Портланде. Это еще в большей степени относилось к судам VII-ой и VIII-й боевых эскадр, которые до мобилизации совсем не имели личного состава и потому должны были пройти в Плимуте период тщательной подготовки. Вследствие этого VII-ая и VIII-ая эскадры лишь 3-го сентября присоединились к «Флоту Канала». VII-ая же крейсерская эскадра уже во время перевозки экспедиционного корпуса на материк принимала участье в охранении прохода у Дувра. Оставляя в стороне только что описанное деление на «Большой Флот» и «Флот Канала», приведенное здесь боевое расписание английских сил отличается лишь в несущественных пунктах от тогдашних данных нашего морского генерального штаба. Разница заключается в следующих данных: отделении I и III-ей флотилий истребителей от «Большого Флота», сформировании особого Отряда охраны *Shetland* (Shetland Patrol Force), состоящего из *Forward* и четырех истребителей типа *River*, переводе крейсеров *Endymion* и *Theseus* из XI-ой в X-ю крейсерскую эскадру и т. п. второстепенных мелочах.

Стратегическое развертывание, опорные пункты и боевое расписание судов дают уже стратегические основания для предполагаемого применения английских сил.

Стратегическими задачами «Большого флота», при начале войны, по данным Jellicoe, являлись следующие:

1. Обеспечение неограниченного морского сообщения для британских судов, это жизненное условие для островного народа, в особенности для такого, который не может пропитаться средствами своей страны.

2. Постоянное экономическое давление на противника путем перерыва его морских сообщений для принуждения его этим к миру.

3. Прикрытие и защита всех своих перевозок войск и охрана их коммуникационных линий.

4. Оборона страны и колоний от нашествия неприятельских сил.

По мнению Jellicoe самым быстрым и надежным способом выполнения этих задач было бы уничтожение неприятельского флота, но история показала, что очень трудно заставить слабейшего противника принять бой. Последний обыкновенно старается от него уклониться и сохранить наиболее ценные

силы—боевой флот—в защищенных портах, откуда он может постоянно угрожать морским сообщениям более сильной морской державы. Эта последняя принуждается, таким образом, держать постоянно свои силы в полной готовности, чтобы иметь возможность во всякий момент принудить к бою выходящего противника, прежде чем тот успеет нарушить ее морские сообщения. Методы войн наполеоновской эпохи искали достижения этой цели в содержании собственных эскадр непосредственно перед неприятельскими портами, но этот метод теперь являлся неприменимым, вследствие неподдающихся учету действий подлодок, миноносцев и до некоторой степени мин заграждения против эскадр, несущих подобную блокаду. Поэтому, еще до войны пришлось придти к идее дальней блокады, несмотря на связанные с ней трудности, проистекающие из значительно бо́льшего морского пространства, подлежащего наблюдению; эти трудности сразу станут понятными если вспомнить, что Северное море представляет из себя площадь не менее 120.000 кв. морских миль и что неприятельские суда, пытающиеся пройти линию блокады, могут быть замечены днем, в ясную погоду, в среднем на расстоянии около восьми-девяти миль, в темную же ночь—едва ли более чем на четверть мили. Наиболее узким местом для наблюдения является район между Шотландскими островами и Норвегией, но и тут расстояние составляет 160 миль, к которым надо еще прибавить 40 миль канала Fair-Island (см. карту 6).

Разбор всех этих соображений побудил Адмиралтейство выбрать Scapa Flow на Оркнейских островах в качестве главного опорного пункта флота; отсюда «Большой флот» должен был вести наблюдения за Северным морем, тогда как II-ой и III-й флоты должны были защищать Канал; в этих клещах должен был держаться германский флот. Для выполнения этой задачи I-му флоту, смотря по обстановке, надлежало занять позицию в Северном море, откуда для него была бы стратегически удобна совместная деятельность с крейсерскими эскадрами. Последние, находясь под защитой крупных боевых судов, должны были производить обследование Северного моря к югу в поисках за неприятельскими судами и стремиться занять такие позиции для разведки, которые бы им позволили принудить германский флот Открытого моря к бою, если бы он оказался бы в море [1]).

---

[1]) «To effect thic purpose it was intended that the main Battle se eet should occupy, as circumstanses permitted, a strategie in the North See where it would act in support of Cruiser Squadron carrying out sweeps to the sout-

Однако, для достижения этой цели надо было отказаться от постоянных и определенных линий наблюдения. Эти последние не оправдали себя во время маневров: при часто меняющихся и трудных условиях наблюдения из за видимости Северного моря такие линии легко и незаметно проходились, а главное, слишком легко подвергались атакам подлодок и внезапным нападениям превосходных сил.

Хотя английский оперативный план в такой форме никоим образом не предписывал избегать боя при всяких обстоятельствах, все же английское морское командование с самого начала считало необходимым предоставлять противнику как можно меньше случаев для нападения. Поэтому, исходя из условий дальней блокады, оно наметило вместо постоянных и определенных сторожевых линий, постоянно меняющиеся по направлению, операции разведочных набегов крейсерских эскадр (sweeps) на всем пространстве Северного моря; при этой системе, блокируемому было очень трудно, по появлению сил в отдельных пунктах Северного моря, судить об их дальнейших планах и строить на них собственные операции. При таком способе, встреча предоставлялась более или менее случаю, бой же—инициативе германского флота. От последнего ожидалось нападение. На это расчитывал «Большой флот», однако, не имел выбора наиболее подходящего момента. Это, при избранной стратегической обороне, делало необходимым постоянную готовность «Большого флота» в море. В противуположность германским силам Открытого моря, «Большой флот», еще до объявления войны, 4-го августа в 9 ч. 30 м. у. вышел в море для начала дальней блокады, после того, как накануне вечером, на основании ложного известия, что три германских транспорта прошли Большой Бельт вечером 1-го августа, I-ая эскадра линейных крейсеров и III-ая крейсерская эскадра, а также броненосные крейсера *Cochrane* и *Achilles* уже заняли позиции к югу от острова Fair.

Движения судов в отдельности видны из карты 32. Что первая сторожевая линия 3-го и 4-го августа располагалась так далеко к северу, у Шотландских островов, объясняется тем, что этим сначала запиралось наиболее узкое место выхода из Северного моря и там с большей вероятностью надеялись задержать германские суда, которые, в ожидании неизбежного начала войны, уже за два дня перед этим могли выйти из отечественных портов, чтобы своевременно успеть проскочить

---

hward in search of enemy vessels, and would be favourably placed for bringing the High See Fleet to action should it put to sea». Jellicoe, «The Grand Fleet», Cap. II. p. 15.

в Атлантический океан. Но уже 5-го августа сторожевая зона была перенесена далее на юг, примерно в направлении от Haugesund к Firth of Forth; поддержкой ей служили державшиеся непосредственно позади главные силы. На этой же линии, около полдня, находился и германский вспомогательный крейсер *Kaiser Wilhelm der Grosse*. Он принимал различные открытые радио английских крейсеров, которые постоянно усиливались до 4 ч. д., при его дальнейшем продвижении на север в расстоянии 30-40 миль от норвежских территориальных вод; после этого они ослабли. В 6 ч. д., когда курс был взят на Island, они сделались опять громче, так что он думал, что за ним гонятся, и предполагал, что английские крейсера занимают линию Färöer—Island. Хотя все имевшиеся на лицо английские силы были в этот день в море в этом районе, первая попытка прорыва блокады вполне удалась. Этим была ясно доказана трудность и несовершенство дальней блокады в таком обширном районе.

Но и другие слабые стороны этой формы блокады выяснились сразу, ибо уж с первого дня началось постоянное хождение взад и вперед сил для пополнения запасов топлива, так что всегда то боевая эскадра, то эскадра линейных крейсеров и во всяком случае всегда одна из флотилий миноносцев и некоторое число крейсеров не находились на своих местах. Такое обстоятельство несомненно давало германскому флоту вероятность для успеха, конечно, при условии, если бы ему была предоставлена неограниченная свобода действий и возможность выступить со всеми силами так далеко от собственных баз.

На «Большом флоте», после получения известия об объявлении войны Германии в полночь с 4 на 5-ое августа, были получены и первые сведения о противнике. Хотя почти все они и не соответствовали действительности, но этим ясно показывается та неопределенность сведений, которая имелась на английской стороне. Так, между прочим говорилось, что два германских крейсера прошли Дронтхейм, держа курс на север, что у NW-ой оконечности Шотландских островов были замечены четыре миноносца, что германский пассажирский пароход *Kronprinzessin Cecilie*, в ночь с 5-го на 6-ое августа, прошел Stronsay Firth на Оркнейских островах, имея Ost-ый курс и, наконец, что на норвежском берегу, в $\varphi = 62°N$ оборудована германская операционная база. В первые дни войны особенно часты были известия этого последнего рода, но обследование крейсерами на местах всегда показывали их несостоятельность; происхождение этих сведений объясняется большим скоплением германских торговых судов в тамошних нейтральных водах

и частым посещением норвежских портов германскими военными судами в предшествовавшие годы.

7-го августа утром, большая часть боевых судов, вместе с II-ой крейсерской эскадрой и I-ой эскадрой легких крейсеров прибыли в Scapa Flow для пополнения запасов топлива, так что, в этот день блокада поддерживалась только III-ей крейсерской эскадрой со II-ой флотилией; прикрытием им служили I-ая эскадра линейных крейсеров и III-я боевая эскадра. Наблюдение ограничилось по этому дальнейшим обследованием норвежского побережия в поисках германских опорных пунктов, после чего и крейсерские эскадры вернулись в Scapa Flow.

Между тем боевой флот пополнил запас угля и в тот же день в 7 ч. 30 м. веч. находился уже в море. На этот раз он вышел западным проходом Pentland Firth и до наступления темноты охранялся от подлодок IV-ой флотилией. 8-го августа боевые суда находились в SO-ту от острова Fair, практикуясь в управлении огнем, некоторые же суда производили практические стрельбы; в 10 ч. 30 м. у. с линейного корабля *Monarch* было сообщено, что по нему выпущена мина с подлодки. Это послужило сигналом к немедленному прекращению учений, суда были собраны и половина II-ой флотилии получила приказание преследовать подлодку. В 7 ч. 30 м. д. вахтенным начальником на *Iron Duke* снова был замечен перископ и этот корабль изменял курс, чтобы таранить лодку; вскоре перископ был усмотрен также и *Dreadnought*, но затем больше его не видели. Дальнейшая и на этот раз несомненная встреча с германской подлодкой произошла, однако, на следующее утро. Легкий крейсер *Birmingham* I-ой эскадры легких крейсеров, идя в дозоре впереди флота, 9-го августа около 5 ч. у. внезапно увидал на поверхности германскую подлодку *U 15*; ему удалось ее таранить и уничтожить; это место вскоре было пройдено флотом и корабль *Orion* нашел на нем сильный запах нефти и воздушные пузыри на поверхности.

Только теперь, с появлением книги Jellicoe, выясняется, что 10-ти германским подлодкам, вышедшим 6-го августа из Гельголанда для атаки главных сил противника, действительно удалось встретиться с ними, хотя они, благодаря пасмурной погоде, не сознавали ни этой встречи, ни гибели *U 15* (карта 9). Совершенно невыясненной остается гибель *U 13*, хотя не исключается возможность, что предполагаемая накануне атака на *Monarch* или на *Iron Duke* была совершена этой подлодкой; однако, полная проверка этого предположения будет возможна лишь когда станет известным точное местонахождение английских судов в этот момент (см. карту 33).

Успех *Birmingham*'а был встречен на английском флоте с большим удовлетворением, так как он в некоторой степени сглаживал неприятное впечатление, которое несомненно должно было вызвать появление нового страшного оружия неприятеля, так далеко от его опорных пунктов. Правда, что главные силы флота продолжали и днем оставаться в этом районе, несмотря на возможную опасность, но суда ходили зигзагообразными курсами для затруднения дальнейших атак. К сожалению, германские подлодки, не зная о непосредственной близости неприятельских главных сил, продолжали свой обратный путь, как то было обусловлено планом.

Значительно более обеспокоилось из за появления подлодок, англ. Адмиралтейство. По его настоянию, флот больших боевых судов, зайдя далеко к северу, утром 10-го августа начал отходить в район *к западу* от Оркнейских и Шотландских островов, в то время как II-ая и III-я крейсерские эскадры и I-ая эскадра легких крейсеров, совместно с IV-ой флотилией были высланы к норвежскому берегу для обследования предполагавшихся там опорных пунктов подлодок. Без этого с английской стороны очевидно не могли объяснить появления германских подлодок так далеко от Гельголанда. С той же целью к островам Färöer был послан крейсер *Drake*, который затем был усилен двумя судами X-ой крейсерской эскадры. Наконец и командующий флотом, вероятно, в связи с событиями этого дня, вернулся на *Scapa* для обсуждения по кабелю с Адмиралтейством дальнейших мер, соответствующих новой обстановке.

В действительности, никаких германских опорных пунктов для подлодок на норвежском побережии не имелось, а потому и произведенная там крейсерами разведка оказалась безрезультатной; тем не менее коммодор Goodenough, на своем флагманском корабле *Southappmton*, зашел в Ставангер, чтобы лично убедиться в лойальности норвежских властей и неосновательности британских опасений. Операция германских подлодок, хотя и не причинившая главным силам неприятеля потерь, тем не менее оказала большое стратегическое влияние. Одного появления подлодок в районе английской блокады было уже достаточно, чтобы по крайней мере временно удалить английские главные боевые силы из Северного моря и вызвать поход крейсерских эскадр к норвежскому берегу, связанный с оставлением ими позиций блокирующего, так что 10-го августа выход из Северного моря в Атлантический океан оказался свободным. Поэтому, не могло быть и речи о действительности блокады в этот день и лишь 11-го августа удалось закрыть

образовавшийся проход далее к северу X-ой крейсерской эскадрой, состоявшей из 8 крейсеров устаревшего типа *Edgar*. К сожалению, такие результаты операции подлодок остались совершенно неизвестными германскому морскому командованию. Не могло воспользоваться ими и германское торговое судоходство, так как его суда, предупрежденные о войне, почти все укрылись в ближайшие надежные порта.

По возвращении крейсерских эскадр и истребителей от норвежских берегов в Scapa и Cromarty для пополнения запасов угля, II-ая крейсерская эскадра вышла далеко на юг. Это было первое с начала войны появление крупного отряда Большого флота, на параллели Firth of Forth. но и тут он находился еще в расстоянии 200 миль от германского побережья. *В остальном, первая неделя войны характеризуется уходом английских главных сил из Северного моря в Атлантический океан*. Там, к западу от Оркнейских островов, боевые эскадры производили тактические упражнения и учебные стрельбы и 15-го августа, за исключением III-ей эскадры, прибыли в Scapa для пополнения запасов топлива. Опасения, вызванные появлением германских подлодок, зашли однако так далеко, что быть может и Scapa не считался достаточно обеспеченным от их появления. На этот случай было решено испробовать в качестве опорной базы лежащий на западном берегу Шотландии Loch Ewe. С этой целью туда была послана III-я боевая эскадра, хотя это и было отделением эскадры от Большого флота не менее как на 120 миль. *Своевременное знакомство с этими событиями для более благоприятной оценки стратегической обстановки, было бы для германского флота и высшего командования неоценимо*. Однако, такого осведомления тогда не имелось и даже те скудные сведения, которые получались, всегда приходили настолько поздно, что при естественном быстром перемещении морских сил стратегическая обстановка соответственно должна была снова совершенно перемениться. Островная изолированность Соединенного Королевства представляла необычайные трудности для германской разведочной службы.

Между тем линейные крейсера немедленно по окончании погрузки угля 12-го августа снова вышли в море и крейсеровали, по возможности сберегая топливо, весь следующий день к западу от Оркнейских островов, тогда как на позициях в Северном море одновременно находились X-я и III-ая крейсерские эскадры, последняя — к SO от Абердина.

Британское Адмиралтейство имело в то время также лишь весьма скудные сведения о германском флоте. Единственное,

более определенное сведение было получено от одного нейтрального парохода, прибывшего в эти дни в Англию из Гамбурга. Его капитан утверждал, что видел 9-го августа перед Куксхафеном 14 неприятельских линейных кораблей с несколькими минными заградителями, а также около 30 миноносцев между Куксхафеном и Гельголандом. Перед Jade яко бы было поставлено большое минное поле. Таким образом, дальнейшие сведения англичане могли получить лишь разведкой собственными судами в районе Германской бухты. Однако, для выполнения столь далекой операции надо было принять во внимание следующее: уже в конце июля 1914 г. Адмиралтейство получило из одного обычно верного источника сведение, что на случай войны с германской стороны предполагается широкое применение минных заграждений в британских водах; указывались даже точные места многих из ожидавшихся заграждений. Эти сведения создавали впечатление, что неприятель, не считаясь с британским и нейтральным судоходствами, будет ставить мины и в открытом море, в особенности же на путях, ведущих от северных опорных пунктов к Германской бухте. Операция *Königin Luise*, казалось, подтверждала такое предположение. Таким образом, здесь начинали чувствоваться некоторые недостатки дальней блокады, ибо южная часть Северного моря оказывалась без борьбы предоставленной противнику и потому нельзя было гарантировать свободу этой части моря от мин. В южной части Северного моря английский флот чувствовал себя окруженным невидимыми и неизвестными опасностями и уже больше не хозяином положения. В виду этого, для продвижения туда требовались особые меры предосторожности, тем более, что по мнению английского командования потеря или повреждение даже немногих больших боевых судов могли потрясти английское преимущество в силах на море и этим, в виду зависимости островного государства от господства на море, привести его к опасному положению.

Поэтому, он решил послать перед флотом, при его продвижении на юг, шесть канонерских лодок, приспособленных в качестве тральщиков, хотя этим походная скорость уменьшилась до 10 уз. и значительно увеличивалась опасность успешных атак подлодок; с другой стороны, при малом числе тральщиков, даже эта мера не давала полной уверенности в благополучном избежании мин заграждения. Единственным остающимся возможным средством была посылка вперед перед эскадрами более старых и менее ценных судов в качестве прорывателей заграждений, чтобы в случае попадания на

заграждение, предохранить от взрывов на минах ценные большие боевые суда за счет более старых. С этой целью, уже 8-го августа VI-ая боевая эскадра «Флота Канала» была вызвана в Scapa и участвовала в ближайшей операции [1]). Операция началась 13-го августа в 7 ч. 30 м. д. по окончании погрузки угля в Scapa, но два линейных корабля смогли выйти лишь позднее, так как они, в виду недостатка точного числа угольных пароходов, не закончили во время приемку топлива. Позднее пришлось отослать обратно линейный корабль *Ajax*, так как одна из его орудийных башен оказалась неисправной.

Суда снова вышли из Scapa на запад; на следующий день производились учебные стрельбы и около 3 ч. д., примерно в 40 милях к NW от Оркнейских островов, все суда соединились и направились в Северное море. Остаток дня прошел в эволюциях, в особенности в перестроениях из походного порядка в боевой. В полночь боевой флот прошел канал Fair Island и 16-го августа в 4 ч. д. соединился с II-ой и III-ей крейсерскими эскадрами и I-й эскадрой легких крейсеров. В 5 ч. д. присоединились к флоту II и IV-ая флотилии, а в 7 ч. д.—тральщики и четыре корабля X-ой крейсерской эскадры. После этого началась планомерная разведка Германской бухты на курсе SO, при чем линейные крейсера шли в 40 — 50 милях впереди главных сил. Одновременно с этим из Harwich'а концентрически вышли VII-ая крейсерская эскадра, I и II флотилии миноносцев, видимо, с целью или соединиться на случай дневных боев с «Большим Флотом», или же атаковать ночью германские силы при их возвращении с севера в Гельголандскую бухту. Кроме того, четыре английских подлодки получили приказание 16-го августа в 7 ч. у. занять попарно позиции перед Эмсом и Jade, чтобы своевременно донести в случае выхода германских сил в море и для атаки на них. Тщательно подготовленная операция эта, однако, не привела к боевой встрече, ибо до параллели Hornriff'а не было замечено ни одного германского судна. Здесь в расстоянии 100 миль от Гельголанда, в 10 ч. 30 м. у. флот повернул назад, вероятно, для того, чтобы при наступлении темноты вывести главные силы из района действия германских миноносцев. Этим безрезультатно закончилась единственная крупная по силам операция «Большого флота» в первый месяц войны, (см. карту 34).

---

[1]) Поэтому, VI-ая эскадра очень скоро стала называться во флоте «Mine Bumping Squadron».

Во время поворота обратно линейный крейсер *New Zealand* ошибочно донес о неприятельской подлодке и этим заставил флот сначала идти зигзагообразными курсами. После этого крейсерские эскадры, идя впереди боевого флота, образовывали линию разведки длиной не менее 150 миль; на восточном ее фланге шли II-я крейсерская эскадра и I-я эскадра линейных крейсеров, держа курс на норвежский берег у Lister, отсюда затем они пересекали Северное море по направлению к Kinnaird Head. К западу от этих сил, но не заходя так далеко на север, следовали III-я крейсерская эскадра со II-й боевой эскадрой, тогда как II-я эскадра легких крейсеров сначала шла в ариергарде, а затем ночью, будучи сменена II и IV-ой флотилиями, образовала авангард главных сил; тральщики, убравшие на обратном пути тралы, применялись в качестве защиты от подлодок при эскадрах. X-я крейсерская эскадра образовала связь с линейными крейсерами. В течении ночи II-я крейсерская эскадра была отослана для погрузки угля в Cromarty, X-я—в Scapa; туда же направились III-я и IV-я боевые эскадры, II-я флотилия и тральщики. Остальной флот остался на северном курсе; на рассвете к нему присоединились линейные крейсера и в полночь он снова был в канале Fair Island; на этот раз он не вошел в Scapa, а 18-го августа днем прибыл со всеми судами в Loch Ewe. Между тем, II-я крейсерская эскадра по окончании разведки заняла сторожевую позицию в Северном море перед Pentland Firth, тогда как X-я крейсерская эскадра, пополнив запас угля, снова заняла свою обычную позицию блокады между Шотландскими островами и Норвегией. Особая важность поддержания действительной блокады в этом районе подчеркивалась Адмиралтейством и туда было выслано подкрепление в виде четырех вооруженных торговых судов.

За время английской операции с германской стороны находились в море всего три подлодки. Одной из них снова, как и в первый раз, удалось очутиться вблизи неприятельских главных сил, но и на этот раз случай помешал германским лодкам установить этот факт. В виду этого, командование флотом опять осталось в неизвестности о движении английских сил и в особенности оно ничего не узнало о том, что неприятельские главные силы находились в расстоянии всего 100 миль от Гельголанда, а, значит, имелась известная возможность атак с германской стороны, хотя бы в течении очень ограниченного промежутка времени.

Надо вспомнить, что 15-го августа днем *U 20* и *U 21* вышли из Гельголанда на север (карта 11) и что *U 20* уже

16-го августа в 4 ч. у. установила присутствие на параллели Limfjörd одного крейсера и одного миноносца; наблюдение это могло быть верным, так как в то время в 120 милях западнее находились английские главные силы. Это расстояние на следующий день уменьшилось до 90 миль, но при этом никаких английских сил, кроме одного истребителя, не было замечено; все же этой встречи было достаточно, чтобы вызвать у командира подлодки несомненно ложное представление о планомерном преследовании его неприятелем, ибо с английской стороны подлодку не заметили и о ней не доносили. Так же мало, видимо, соответствовали действительности и наблюдения этой подлодки 18-го августа о дальнейшем преследовании неприятельскими истребителями.

Значительно ближе к противнику подошла другая подлодка *U 21*, командир ст. лейт. Hersing, когда она 17 августа начала продвижение на линии Egersund—Kinnaird Head. Там, в 7 ч. у., она случайно находилась в расстоянии не больше 40 миль от английских боевых эскадр. Однако, затем курсы начали расходиться, так как английские главные силы пошли к каналу Fair—Island, а *U 21*—к расположенному южнее Moray Firth, ибо там, а не на Оркнеях искался главный опорный пункт английского флота. Вследствие этого и *U 21* не удалось установить нахождение английских главных сил в море и атаковать их. Когда подлодка 18-го августа подошла к Moray Firth, III-я крейсерская эскадра уже вошла туда, тогда как остальные силы шли в Scapa и в Loch Ewe, так что и во время ее нахождения перед Moray Firth и Firth of Forth она не встретила никаких объектов для атаки. Та же неудача постигла *U 22* 17-го и 18-го августа перед Humber, так как возвращавшиеся из Германской бухты силы вошли не туда, а в Harwich. Возможность менять опорные пункты и иметь в своем распоряжении многие, в различных пунктах побережья, базы оказалась для английского флота чрезвычайно выгодной.

Впрочем, малый результат этой разведки подлодками, не был удивительным, принимая во внимание недостаточное число примененных для нее сил, тем менее можно оправдать те серьезные заключения, которые вывело из этой разведки командование флотом. Оно считало возможным вывести из этого, что «английские главные силы и, вероятно, все ценные для атаки подлодок военные суда держатся в таком расстоянии от германских берегов, что отыскание этих сил превосходит техническую способность подлодок» и что «английский боевой флот совершенно избегает Северного моря и держится большей частью вне района действия наших сил».

Во всяком случае, по отношению к третьему крейсерству английского флота такие заключения не соответствовали действительности.

Уже 20-го августа, в 7 ч. 30 м. д., боевой флот за исключением *Orion*, которого пришлось оставить вследствие серьезного повреждения в холодильнике, снова вышел в море, производить 21-го августа учебные стрельбы к западу от Оркнейских островов и рано утром 22-го августа снова вышел в Северное море через канал Fair Island. Между тем, вследствие напряжения от постоянных крейсерств и необходимости держать среднюю артиллерию в постоянной готовности для отражения подлодок, выяснилась недостаточность команд судов, в особенности кочегаров и прислуги орудий. В результате, личный состав флота был пополнен 2000 человек из резерва; с германской стороны такая мера была уже предусмотрена планом мобилизации.

В канале Fair Island к флоту присоединились I-я эскадра легких крейсеров и II-я флотилия истребителей, последняя— для защиты от подлодок во время дальнейшего похода. I-я эскадра линейных крейсеров, за исключением *New Zealand*, ушедшего в Humber для соединения там с *Invincible*, не могла выйти из Scapa 21-го августа из за тумана, поэтому она лишь 22-го августа закончила учебные стрельбы к западу от Оркнейских островов и после этого появилась в пункте в 100 милях восточнее их, чтобы оказывать оттуда поддержку III-ей и IV-ой крейсерским эскадрам, которые снова заняли позицию блокады между Шотландскими островами и Норвегией (см. карту 35).

С этой позиции II и VI-я крейсерские эскадры, а также I-я эскадра легких крейсеров, поддержанные линейными крейсерами прошли на следующий день к югу до параллели 56°, примерно, Эдинбурга. При этом, находившаяся на восточном фланге VI-я крейсерская эскадра должна была произвести разведку южного норвежского берега и совместно с одним вооруженным вспомогательным крейсером захватывать германские торговые суда, которые могли бы пытаться выйти из норвежских территориальных вод около мыса Iäderen. Фантастические предположения о нахождении германской базы для воздушных судов на острове Nortg Rona, к западу от Оркнейских островов, заставили послать туда в то жё время крейсер *Sappho*, который очень быстро выяснил несостоятельность этого слуха и непригодность этого места для такого назначения. Вообще сведения о яко-бы замеченных аэропланах и воздушных судах, которые, при ближайшей проверке оказы-

вались неверными, в начале войны были на английской стороне по меньшей мере столь же часты как и на германской.

Для поддержки крейсерских эскадр в море оставался и боевой флот, за исключением посланной в Scapa на погрузку угля III-й эскадры, хотя для защиты его от подлодок имелась всего половина II-й флотилии, тогда как другая преследовала в это время яко-бы замеченную подлодку к востоку от Оркнейских островов. Поэтому, страх перед подлодками на линейных кораблях был очень велик, флот и 23-го августа многократно беспокоился ложными тревогами, в действительности же, ни одна германская подлодка не находилась в то время в этих водах.

24-го августа пришлось отпустить в Scapa для погрузки угля также I-ую боевую эскадру и I-ую эскадру легких крейсеров, но последняя ушла лишь по смене ее III-й крейсерской эскадрой. В остальном, крейсера продолжали свою сторожевую службу. 25-го августа, с той же целью была произведена смена I-ой эскадры линейных крейсеров III-ей боевой эскадрой, после чего в Scapa вернулась и остальная часть боевого флота с линейными крейсерами; суда прибыли 26-го августа в 8 ч. 30 м. у., задержанные при входе туманом. В этот день поддержкой крейсерской линии снова служила лишь одна эскадра, к тому же еще старых линейных кораблей. *Iron Duke*, II и VI-я боевые эскадры и II-я флотилия находились в Scapa, но линейные крейсера тотчас по окончании погрузки угля снова вышли оттуда, чтобы присоединиться к III-й эскадре. Под вечер и крейсерские эскадры покинули свои позиции по блокаде, X-я и VI-я крейсерские эскадры направились в Scapa, II-я— в Rosyth.

Таким образом, значительные части «Большого флота» с 21-го по 26-ое августа почти непрерывно находились в море. Для английского командования должен был быть некоторым разочарованием тот факт, что несмотря на это, германские суда все же нашли возможность поставить мины перед Humber и Tyne. Как мы уже видели из описания примененные для этой цели германские силы, во время их операции 25-го и 26-го августа, прошли Северным морем туда и обратно, не встретив на пути ни одного английского судна (карты 15—17). Этот факт, казавшийся тогда невероятным, объясняется теперь тем, что британские крейсерские эскадры в те дни не переходили южнее параллели 55° и этим предоставили южную часть Северного моря безраздельно противнику. Поставленные в этом районе непо-

средственно перед английскими опорными пунктами минные заграждения доказали, что такой образ действия не остался неиспользованным с германской стороны, тем не менее они не заставили английское морское командование изменить принятый им способ ведения войны. Однако, с целью хотя бы в некоторой степени защитить побережье против дальнейших операций противника, но без помощи главных сил, командование флотом предложило Адмиралтейству передвинуть патрульные флотилии (Patrol-Flotillas) несколько дальше в море. Опасаясь вместе с тем, что подобные постановки минных заграждений могут быть произведены и у северных опорных пунктов флота, оно просило о скорейшем снабжении 20 рыболовных судов тралами и прочими средствами для вылавливания мин для того, чтобы они постоянно обследовали водный район у Pentland Firth, а также о возможно скорейшем увеличении числа других легких и быстроходных судов для охраны опорных пунктов. Отсюда видно, что и в английском флоте в начале войны недоставало легких сторожевых сил.

Одновременно, само Адмиралтейство предприняло шаги для английского контр-наступления, проектируя на 28-ое августа операцию непосредственно подчиненных ему сил из Harwich'а против Германской бухты. Однако, об этом было сообщено главнокомандующему «Большого флота» лишь 26-го августа, хотя в операции должна была принять участие и подчиненная ему I-я эскадра легких крейсеров. То, что он узнал о плане операции, заставило его войти с настоятельным представлением в Адмиралтейство ни в коем случае не выполнять ее без поддержки линейных крейсеров и послать их также на юг, уведомив вместе с тем начальника южных сил о присутствии и этой эскадры в Германской бухте. На основании уже выше описаннаго исхода боев 28 августа совершенно несомненно, что одно только принятие этой меры помешало английскому неуспеху в этот день. Вместе с тем, к удивлению, и командование флотом не считало необходимым поддержку линейных крейсеров линейными кораблями. «Большой флот», после своего выхода 27 августа в море, держался и 28-го августа в расстоянии свыше 300 миль от места боев, не имея возможности принять в них участие в том случае, если бы линейные крейсера встретили превосходство в силе сопротивления, или потеряли бы часть своей скорости благодаря атакам подлодок или попадания на мины. Только успех оправдал в то время такое сбережение английских главных сил; основанием для сбережения служили совершенно те же соображения, которыми руковод-

ствовались и на германской стороне: не желали подвергать ценные большие боевые суда переоцененным в то время и англичанами опасностям от дневных атак подлодок, ночных— миноносцев и вместе с тем опасности от мин заграждения.

29-го августа флот также оставался обычным образом в море, тогда как линейные крейсера, совместно с I-ой эскадрой легких крейсеров после успешного боя вернулись в 8 ч. веч. в Scapa. В этот же день и III-я крейсерская эскадра пошла на погрузку угля в Cromarty, тогда как на линии блокады у норвежского берега оставалась II-я крейсерская эскадра и западнее ее — VI-я и X-я крейсерские эскадры. Одновременно с этим линии блокады были дополнены устройством севернее еще одной линии из вооруженных торговых пароходов, чтобы этим заставить блокадопрорывателей проходить по крайней мере одну из них днем, если бы им даже удалось пройти другую незамеченными ночью. Эта система проводилась впоследствии регулярно, насколько позволяли имевшиеся в распоряжении силы. Чтобы сделать блокаду еще более действительной и в особенности с целью лучшего наблюдения за восточными подходами к Pentland Firth, к «Большому флоту» была присоединена для несения блокадной службы и эскадра минных заградителей, состоящая из 7 старых крейсеров, так как пока еще не предполагалось использовать эти суда для их прямого назначения. Минным заградителям была дана позиция в особом районе восточнее Оркнейских островов, а кроме того, начиная с 27-го августа, к западу от канала Fair Island крейсеровал вооруженный пассажирский пароход *Oceanic* для наблюдения за движением судов и в этом районе.

Лишь 30-го августа флот направился в Scapa, куда прибыл 31-го в 8 ч. у. В море снова осталась лишь III-я боевая эскадра, для поддержки крейсеровавшей до 31-го августа у норвежского берега II-й крейсерской эскадры. Из западного района блокады была отозвана днем 31-го VI-я крейсерская эскадра, тогда как X-я оставалась там на позиции.

31-го августа принесло судам находившимся в море новую задачу. Именно, было получено сведение, что следует расчитывать на возможность новой попытки неприятеля в ночь на 1 сентября поставить минные заграждения, на этот раз у Pentland и Moray Firth. Поэтому, было решено попытаться отрезать находившимися в море судами минным заградителям путь отступления. Для этого имелись в распоряжении I-я эскадра линейных крейсеров, III-я боевая эскадра, а также III-я и X-я крейсерские. Операция протекла безрезультатно,

так как никаких минных заградителей не оказалось. Этим закончились действия «Большого флота» в течении первого месяца войны.

* * *

Несомненно, основной оперативный приказ британского Адмиралтейства предписывал «Большому флоту» осторожность при всех операциях, но характер полной стратегической обороны они получили впервые лишь после неожиданного появления германских подлодок в северных водах и германского применения мин заграждения с наступательными целями; из обоих этих фактов был сделен стратегический вывод.

Район действия германских подлодок и их выносливость в море превзошли все, что на основании бывших до тех пор опытов могло ожидаться с английской стороны от этого рода оружия. Многократное появление неприятельских подлодок в непосредственной близости Оркнейских и Шотландских островов, связанное с предположением, что противник все время держит подлодки в средней части Северного моря, означало, по мнению адмирала Jellicoe, такую сильную угрозу английским боевым судам, что она имела решительное влияние на движение и операции английского боевого флота. Вследствие нахождения I-й и III-й флотилий истребителей в Harwich'е, флот располагал всего 40 истребителями, что едва хватало для охраны боевого флота и линейных крейсеров от подлодок. Если вспомнить, что запас топлива больших боевых судов позволял им в три-четыре раза дольше держаться в море, чем истребителям, запас которых расходовался в трое суток, то большим судам оставалось, или возвращаться вместе с истребителями в порт, или же частью или совершенно отказаться от охраны против подлодок, если блокада должна была поддерживаться. В первое время войны было принято последнее решение, но принуждены были держать суда в северной части Северного моря, чтобы хотя до некоторой степени уменьшить риск; временами приходилось даже убирать флот и оттуда и посылать его в Атлантический океан, базируясь при этом на Loch Ewe в Ирландском море, вместо Scapa.

Дальнейшая опасность, утвердившая английское командование флотом в таком решении, заключалась в широком применении германцами минных заграждений у английских берегов. Считалось возможным, что и свободная часть Северного моря очень скоро будет заброcана минами заграждения в местах наиболее опасных для английского флота и что противник при этом не будет считаться с существующим

международным правом. Если бы английский боевой флот, несмотря на это, все же плавал в водах средней и южной части Северного моря, то это очень скоро могло бы привести к потере некоторого числа больших боевых судов от мин заграждения и, следовательно, к уравнению сил в германскую пользу. Единственным предохранительным средством в данном случае могли бы служить лишь тральщики, которые постоянно ходили бы перед флотом с опущенными тралами. Но, если бы даже для этого имелось достаточное число подходящих судов, чего на самом деле не было, то опять возникала опасность, что связанное с такой мерой уменьшение походной скорости до 10 уз. и необходимость для флота следовать за тральщиками возможно точными курсами, не делая зигзагов, благоприятствовало бы атакам неприятельских подлодок.

Поэтому, можно сказать, что опасность от подлодок и мин заграждения заставили английский боевой флот обычно держаться в северной части Северного моря, где риск плавания без охранения от подлодок был всетаки меньше и где, благодаря большим глубинам и расстоянию от германских опорных пунктов, неприятельские постановки мин заграждения могли быть открыты раньше, чем они повредят ценным судам.

Такое сбережение больших и ценных судов имело следствием, что морская война в Северном море, в противуположность всем ожиданиям, началась и характеризовалась впоследствии не большими и решительными боями, а, главным образом, операциями постановок заграждения, подлодок и крейсерскими, т. е. вообще средствами малой войны. Даже при таких операциях дело сравнительно редко доходило до столкновений, так как с английской стороны даже крейсера, для которых, в виду недостатка в истребителях, не полагалось охраны от подлодок, за исключением случайных набегов, держались в северных водах. Несмотря на отсутствие боевых столкновений, все же стратегическое положение характеризовалось постоянной и напряженной боевой готовностью; с английской стороны расчитывали на возможность в любой момент наступательных действий германского флота, хотя бы против перевозки войск через Канал, или против английского побережья. Как раз сбережение боевого флота в северных водах, казалось, вызывало противника на подобные операции, в особенности если бы он съумел выбрать для них особо благоприятный момент, когда флот, или по крайней мере флотилии истребителей, находились в опорных пунктах для пополнения запасов топлива и потому не могли быть в немедленной готовности к действиям. Постоянным стремлением английского главно-

командующего было поэтому по возможности укоротить эти опасные периоды и ему в большей части случаев удалось, по крайней мере, во время главной перевозки войск держать флот соединенным в море. Весьма чувствительным недостатком при этом в первое время войны была невозможность получать своевременно сведения о выходе германских сил из Германской бухты. За отсутствием тесной блокады Германской бухты надводными силами, обязанность своевременного распознавания и донесения германских действий выпала на долю выдвинутых вперед подлодок, но последние, в виду неудовлетворительности их тогдашнего радио-телеграфа, не были в состоянии передавать свои донесения своевременно и непосредственно командованию. Что же касается до ночного наблюдения с подлодок за выходом неприятельских сил, то оно оказывалось в большинстве случаев недействительным.

Эти описания, взятые из книги Jellicoe, ясно показывают, что английская стратегия с самого начала была выжидательной, а затем очень скоро перешла к полной обороне. Этим самым у германского оперативного приказа была сразу отнята важная предпосылка—нанесение вреда атаками силам, блокирующим Германскую бухту, чтобы этим путем привести к уравнению сил еще до решительного боя. Попытки создать это уравнение предпринятыми операциями с минами заграждения и подлодками имели как раз обратный результат, так как они заставили английские силы отойти еще дальше от германских опорных пунктов. При малом масштабе этих операций, они не оказались в состоянии принудить противника изменить его стратегию и перейти к тесной блокаде Германской бухты. Случай атаковать английские силы в не слишком большем расстоянии от Гельголанда имелся лишь один день—16-го августа, но об этом не было известно германской стороне. В этот день флот Открытого моря не находился в море. Но если бы даже он и находился, то встреча с противником, при обширности водного района между Hornsriff—Terschelling, все же зависела бы от случая. Последнее вообще относится к движениям обоих флотов на обширном водном пространстве в то время, когда воздушная разведка воздушными кораблями и летательными аппаратами находилась еще в начальном периоде своего развития. Принимая во внимание фактическую действительность, трудно решить, повлияли ли бы частые походы германского флота до средней части Северного моря на образ действия противника в желательном для германской стороны смысле, больше, чем описанные операции малой войны, но следует сожалеть, что не было

сделано попыток в этом направлении, хотя о степени стремления британского флота к сбережению сил в то время не имелось определенного представления. Конечно, этого не следует приписывать недостатку личной решимости; главной причиной тут была переоценка опасности от подлодок, господствовавшая у командующего флотом так же, как и у его противника. Несомненно шансы на успешность атак английских подлодок в тесной Германской бухте были значительно больше, чем у германских подлодок в обширном и удаленном от их опорных пунктов водном районе между Норвегией и Шотландией. При таких обстоятельствах, командующий флотом не хотел до решительного боя, которого он определенно ожидал в подходящий момент, подвергать опасности от неприятельских подлодок ни *одного* большого боевого корабля, чтобы иметь в готовности к бою во всяком случае *все* силы.

Не говоря уже про большие моральные последствия, германский образ действия привел к тому, что командование впредь отказывалось от всякой возможности довести дело до решительного столкновения с противником, если только последний не атаковывал непосредственно германское побережье. Если бы такие возможности были бы созданы частыми выходами в море германских сил Открытого моря, то вместо желательного уравнения сил, путем уничтожения *отдельных* частей сил противника, вследствие того, что он держался соединенно, получился бы решительный бой в средней или южной части Северного моря со *всеми* английскими силами. Но и этот случай находился еще в границах, данных германским оперативным приказом, если бы только удалось принудить неприятеля к бою в такой близости к Германской бухте, чтобы он подвергся днем атакам германских подлодок, а ночью — германских миноносцев. Этим была бы создана обстановка, о которой оперативный приказ говорил: «если благоприятный случай для боя представится еще до достижения желаемого уравнения сил, то он должен быть использован». Создать такой случай надлежало стремиться всеми средствами. Что это не удалось командованию флотом, зависело не столько от препятствий, чинимых оперативным приказом, сколько от слишком осторожного отношения к противнику и его намерениям. Следует тем более жалеть о большой осторожности, что у командования флотом уже по истечении первых недель войны не должно было оставаться никаких сомнений о бесцельности начатой им с слишком небольшими средствами «малой войны».

Из всего вытекает, что оперативный приказ в том духе, в котором он, с полного одобрения начальника морского генерального штаба, был понят командованием и флотом, уже теперь не отвечал более фактически сложившейся обстановке. Как раз неожиданная большая осторожность британских сил, с постоянно увеличивающимся, хотя и не оцененным в полном объеме германской стороной, отходом из средней и южной частей Северного моря перед германскими подлодками, давала германскому флоту свободу передвижения, которую он едва ли мог ждать; поэтому надлежало разобрать и попробовать — как можно было ее использовать. Вначале, однако, получилось своеобразное и, принимая во внимание громадное накопление сил, совершенно неожиданное состояние полной стратегической обороны обоих сторон. Будучи слишком под впечатлением континентальной наполеоновской школы, предписывавшей стороне, имеющей превосходство в силах, быстрое и полное уничтожение сил противника, германская сторона расчитывала на немедленное и решительное наступление значительно превосходящего в силе английского флота. Вместо этого, пришлось пережить возвращение британского ведения войны на море к маневренной тактике до наполеоновской эпохи, которая по возможности избегала решения борьбы посредством боя и позволяла диктовать себе способ действия. По этому, в то время, как на суше очень скоро развились бои не на жизнь, а на смерть, при условиях очень близко подходивших к абсолютным формам войны, на море было положено начало неприязненными действиями, едва выходившими за пределы «малой войны», т. е. создалось положение, продолжение которого могло быть приятно только английскому морскому командованию. Если бы ему удалось удерживать и в дальнейшем противника от боя, опираясь только на сильное численное превосходство и беспримерно благоприятное географическое положение, и сохранением своего флота продолжать достигать угрожающего действия, то этим английское командование применяло тот способ, который часто и прежде употреблялся англичанами, и еще в 1690 г., перед боем при Beachy Head, был охарактеризован адмиралом Herbert выражением—«fleet in being».

Положение же германского флота было совершенно иное. Здесь ответственные за действия флота инстанции, несмотря на численную его слабость и неблагоприятное географическое положение, должны были задать себе столь важный для успешного ведения морской войны при всякой стратеги-

ческой обороне вопрос: где я могу сражаться, не рискуя слишком многим, и где и когда я должен сражаться, даже рискуя быть уничтоженным. Из дальнейшего течения истории морской войны в Северном море будет видно, какие тяжелые последствия должны были иметь ограничительные постановления оперативного приказа для *момента полного введения в действие* флота Открытого моря.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

ПРИМЕЧАНИЯ.

Время=средне-европейское.—Курсы магнитные.

Схемы начерчены в масштабе 1:3000. Уклонения каждый раз отмечены особо.

Перечень приказов, разных распоряжений, таблиц и карт вместе с картами будет отпечатан дополнительно, при чем донесения о минных заграждениях *Альбатроса* и *Наутилуса* 2ъ6/VIII—1914 г., распоряжение о задержке французских торговых судов при объявлении войны в Германии, постановление британского правительства 4/VIII—1914 г. об обращении с торговыми судами враждебных наций при начале военных действий, французский декрет от того же числа и о том-же; сообщение Лондонской газеты от 11/VIII—1914 г. об обращении с торговыми судами враждебных наций при начале военных действий в германской империи и в Англии, приготовления к войне с Германией английского флота в 1911 и в 1912 г.г., об охране Яде и Везера портовыми флотилиями согласно приказа командующего разведочным и судами от 12 августа 1914 г., о событиях при потоплении *Майнца* по описаниям английских газет и германский перевод их, а также карты 13—схема боя к карте 12, 14—операции легких крейсеров *Росток* и *Страсбург* с подлодками *U 19* и *U 24* в Хоофден 17—19 августа 1914 г., 16—схема минного заграждения *Альбатрос* 17—то-же *Наутилус*, 20—бои *Штетина*, 21—бои третьего дивизиона тральщиков, 22—бои *Фрауенлоба* 23—потопление *U 187*, 32—первое крейсерство «Большого флота» с 4 по 6 августа 1914 г., 33—второе крейсерство с 7 по 12 августа, 34—первое наступление в южную часть Северного моря (третье крейсерство) с 14 по 18 августа 1914 г. и 35—четвертое крейсерство с 21 по 29 августа 1914 г. в целях сокращения работы в русском издании опущены.

